General A. de Lyra Tavares

VILAGRAN CABRITA

E A ENGENHARIA DE SEU TEMPO

BIBLIOTECA DO EXÉRCITO Publicação 514

COLEÇÃO GENERAL BENÍCIO Volume 193

Chefe da Seção de Publicações
Sebastião Castro

Capa
Arte — Murillo Machado

Revisão
Renaldo di Stasio

LYRA TAVARES, Aurélio de, 1905-

V6961

Vilagran Cabrita, e a Engenharia de seu tempo. — Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1981

p.: il.; 21 cm (General Benício, v. 193, publ. 514)

1. Vilagran Cabrita, João Carlos de, 1820-1866. 2. Engenharia militar. 3. Brasil, Exército — Engenharia. I. Série.

CDD 923.581

General A. DE LYRA TAVARES

VILAGRAN CABRITA
E
A ENGENHARIA DE SEU TEMPO

Biblioteca do Exército Editora
Rio de Janeiro – RJ

Biblioteca do Exército — Palácio Duque de Caxias — Praça Duque de Caxias, 25 — Ala Marcílio Dias — 3.º andar — Centro — RJ — CEP 20455 — Tel.: 283-3479 — Endereço Telegráfico **"BIBLIEX"**.

APRESENTAÇÃO

A sensibilidade da obra histórica do General Aurélio da Lyra Tavares ligada à Arma de Engenharia representa um patrimônio em que se descobre sempre o espírito do jovem oficial engenheiro, perene na imutabilidade do tempo e renascido na maturidade do escritor consagrado pela imortalidade da Academia Brasileira de Letras.

Em 1939, já publicava, pela Biblioteca do Exército, a sua "História da Arma de Engenharia", para logo depois aparecer a "Engenharia Militar Portuguesa na Construção do Brasil", editada em Lisboa pelo Ministério do Exército Português e, caminhando na historiografia, nos chega a "História da Arma de Engenharia — Capítulo da FEB", pela Imprensa Universitária da Paraíba (João Pessoa).

Agora nos brinda com este quarto livro, cujo "objetivo é situar a figura de Vilagran Cabrita, o Patrono da Arma, no quadro da Engenharia de seu tempo".

A primeira nota original que caracteriza este recente livro é a integração do tema no acervo dos documentos necessários à boa compreensão do nascer, evoluir e participar da Engenharia Militar brasileira na Campanha do Paraguai e, se alargarmos as vistas no plano da efetividade e da eficácia do ato de julgar, emana o conceito de que "a cada nova geração a História tem que ser reescrita em proveito do presente".

O autor, no desenvolvimento dos capítulos, enfoques, descrições, narrativas e transcrições, usa a linguagem tanto como instrumento, como veículo de pensamento e daí advêm muitas lições a serem lembradas e aprendidas.

Nestas páginas cívicas resplandecem com dimensões épicas Tuiuti e Ilha da Redenção a palmilhar o terreno das batalhas gloriosas.

Sabe-se que toda interpretação autêntica é criadora. O Gen Lyra Tavares, à custa de lidar com idéias e ideais,

não perde o domínio de sua temática; os fatos vão-se descobrindo dentro de um inteligente método de verificação e, o que é de real valor, a atenção não escapa ao leitor.

O livro constitui um documento imensurável na sua importância, pois não se pode evitar de refletir e meditar sobre a projeção psicológica e exemplar, moderadora de caracteres inerentes à escolha do Patrono de uma Arma e, nesse instante, o conteúdo histórico se envaidece do real e do lendário para fazer sublimar a tradição.

As informações e o conseqüente conhecimento que nos proporciona o trabalho falam, também, de lugares, de esperança, de amor à Pátria e de variados sentimentos humanos, tudo isso a iluminar a criação dos Batalhões de Engenharia na sua estrutura tão nobre e consciente da sua missão.

É um estudo que se nutre na pesquisa aplicada, valioso pelo critério da documentação, o que nos leva à metodologia, suporte de um roteiro, onde se faz sentir no percurso da exposição o espírito acadêmico do Gen Lyra Tavares, além da validade e confiabilidade das fontes, entrelaçadas pelos comentários de grande pertinência, perspicácia e erudição.

O autor procura, em favor da precisão, vendo com os olhos analíticos, deixar uma mensagem: a síntese da fé, tarefa específica do idealista que escreve uma história viva, intuída no significado e no simbolismo de um Patrono — Tenente-Coronel João Carlos de Vilagran Cabrita — identificado na sábia expressão latina: *Post hoc ergo propter hoc* — "O que sucede é conseqüência do que antecede".

A Biblioteca do Exército, ao editorar este livro, aproxima-se do Eclesiástico, onde está escrito:

"Para tudo há um Tempo
Para cada coisa há um momento
Debaixo dos Céus".

Chegou o tempo e o momento da publicação do livro sobre o Patrono da Arma de Engenharia.

BIBLIOTECA DO EXÉRCITO

SUMÁRIO

Págs.

ÎNDICE DE ILUSTRAÇÕES

EXALTAÇÃO À ENGENHARIA

Depoimentos históricos

"Acredite que não disponho, aqui, de um oficial de Engenharia... Não pode imaginar meu desespero, quase direi minha raiva, por não ter comigo um bom oficial de Engenharia".

(De uma carta de Napoleão a Carnot, Ministro da Guerra).

"Os oficiais chamados à Corte... Quanto ao Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, porém, meu Chefe da Comissão de Engenheiros, me faz muita falta, e estimarei que venha breve."

(Carta do General Osório a Ferraz, Ministro da Guerra).

Depois da vitória na Ilha da Redenção

"O sol dourava o doloroso cenário. Cabrita, a bordo de uma chata, atracada à ilha, redigia a parte do combate. A sua alma de soldado surgira do lance, satisfeita pelo cumprimento do dever, e na fronte, larga e fidalga, refulgiam raios da glória do Brasil".

"Abre-se um clarão na margem inimiga, ouve-se um rugido lúgubre, atroador, e os quatro bravos tombam despedaçados. Cabrita, nosso instrutor, havia também instruído artilheiros de Lopez."

"Todos queriam, veneravam todos, o Tenente-Coronel Vilagran Cabrita, sempre bom, austero e nobre."

(Trechos do livro "Reminiscências da Campanha do Paraguai", de Dionísio Cerqueira).

"A primeira tropa brasileira a cumprir missão de combate em território italiano foi a 1.ª Companhia do 9.º Batalhão de Engenharia, comandada pelo Capitão Floriano Möller."

"Os primeiros brasileiros que penetraram em Camaiore foram algumas praças de Engenharia, sob o comando do 1.º Tenente Paulo Nunes Leal, então integrante do Grupamento às ordens do Capitão Ayrosa."

"A Engenharia da FEB não descansa. A Engenharia brasileira se tem distinguido como Arma essencialmente combatente."

(Trechos do livro "A FEB pelo seu Comandante", do *Marechal Mascarenhas de Moraes).*

Depoimentos atuais

Cerca de meio século medeia a criação da Arma de Engenharia e a de suas coirmãs Infantaria, Cavalaria e Artilharia. Estas vieram do período imperial, e aquela do limiar de nosso século.

Antes, Unidades de Engenharia já haviam prestado relevantes serviços. Na Guerra da Tríplice Aliança, destacou-se o Batalhão de Engenheiros, cuja atuação em proveito das forças brasileiras constituiu uma consagração de eficácia e de heroísmo. Ao alvorecer da República, para impulsionar a construção dos troncos básicos de nosso sistema viário do Sul, concretizava-se a organização das Unidades rodo e ferroviárias.

De início, surgiram controvérsias em torno da conceituação de "Arma" ou "Serviço". A experiência de guerra fez prevalecer a de "Arma", sem excluir a de "Serviço" — uma peculiaridade da Engenharia.

A Doutrina Militar Brasileira, conceituando as Armas-Base e as Armas de Apoio — a Engenharia, no caso, como Arma de Apoio ao Movimento — estabelece como variáveis a prioridade e a importância de cada uma delas em função da natureza da operação e das circunstâncias que a envolvem.

A Engenharia, desincumbindo-se das missões técnicas de sua especialidade, pode empenhar-se em apoio à transposição de cursos d'água, na construção e manutenção de vias de transporte, em demolições e abertura de brechas nas frentes fortificadas ou minadas do inimi-

go, no suprimento de água, na construção de campos de pouso, em camuflagem e dissimulação e na construção de abrigos e depósitos.

Tal discriminação ressalta a versatilidade ímpar da Arma e a preponderante influência no conteúdo técnico atribuído às operações do Exército, de par com o conteúdo tático-estratégico.

Marechal *José Sinval Monteiro Lindemberg*

O Soldado de Engenharia, sendo um combatente é, sobretudo, um técnico. A guerra moderna, onde a tecnicidade impera cada vez mais, exige do soldado de Engenharia uma formação aprimorada, na qual dois aspectos nos chamam, particularmente, a atenção.

A execução das missões deve superar sempre a ânsia de revidar a ação do inimigo com os meios próprios que possui.

No anonimato de seu trabalho, raramente é citado e, num desprendimento altruístico, deve sentir-se feliz quando vê seus companheiros de outras Armas serem glorificados pela vitória para a qual ele tanto concorreu.

Unidades de Engenharia de combate e de serviços, de vários tipos, integram as Grandes Unidades em todos os escalões, assegurando sua presença e um apoio eficiente ao longo de todo o Teatro de Operações.

Dotadas de material diversificado, em equipamentos especializados, em armamento e em viaturas, as Unidades de Engenharia, particularmente os Batalhões de Engenharia de Combate, estão aptas ao cumprimento de todas as missões táticas e técnicas em benefício da Grande Unidade que integram.

Tive a honra de comandar o 9.º Batalhão de Engenharia, na Campanha da Itália, e posso afirmar com grande satisfação, tranqüilidade e orgulho, que a Engenharia Brasileira, naquela oportunidade, demonstrou, sobejamente, estar à altura das melhores do mundo.

O Exército Brasileiro poderá contar sempre, como o foi na Guerra da Tríplice Aliança e na II Guerra Mundial, com sua eficiente Engenharia.

Marechal *José Machado Lopes*

Na Paz, *a construção de estradas, pontes, barragens, açudes, canais etc. trabalhos muitas vezes pioneiros, sempre úteis aos interesses da Pátria, ao longo de todo o solo brasileiro, quer no Sul ou no Oeste, no Centro ou no Nordeste e na misteriosa e inóspita Amazônia, realizados todos com inteira dedicação, vibrante entusiasmo e patriótico idealismo.*

Na Guerra, *a remoção de campos de minas, a construção e reparação de vias de transporte, a desobstrução de túneis, o lançamento e a recuperação de pontes, o apoio às Unidades engajadas, tudo como tão bem se desincumbiu na II Guerra Mundial, o nosso glorioso 9.º Batalhão de Engenharia de Combate, cuja 1.ª Companhia foi a "primeira tropa brasileira a cumprir missão de combate em território italiano" e que, operando muitas vezes sob bombardeio de Artilharia e de morteiros, sofrendo baixas "proporcionalmente superiores às da Infantaria", soube manter bem alta a tradição do "episódio heróico" da Ilha da Redenção, no qual se consagrou "a glória legendária de* Vilagran Cabrita".

Esta a Engenharia Militar Brasileira *de todos os tempos.*

Gen Ex *Alberto Ribeiro Paz*

Facilitar os deslocamentos da tropa amiga e impedir ou dificultar os do inimigo — eis a missão clássica da Engenharia. Missão simples à primeira vista, requer, no entanto, alta especialização, espírito inventivo, habilidade e audácia, virtudes que apontam o engenheiro como o homem capaz de tornar possível o impossível.

Na Guerra da Tríplice Aliança, nossas tropas, após rápido avanço, detiveram-se ante as poderosas fortificações de Pequiciri e Angustura. Investi-las frontalmente seria pagar elevado preço em vidas e material; mas, como flanqueá-las, se ao lado estendia-se o Chaco? "Chaco, horror dos horrores", lençol de lama pútrida, infestado de insetos, presente a malária devastadora, tudo sob sol escaldante. E, a vigiá-lo, o inimigo implacável, valente e agressivo. Ali mesmo, naquele inferno terrestre, os Sapadores de Argolo construíram 11 km de pista que permitiram a Caxias o envolvimento do inimigo.

Na II Guerra Mundial, a avassaladora ofensiva germânica na frente Oeste, foi precedida pela tomada do "inexpugnável" Forte Eben Mael, por sapadores especialmente treinados. E o sucesso fez com que ações semelhantes se repetissem durante o conflito.

E hoje, quando os progressos da ciência e da técnica contribuem para que a guerra assuma um grau de complexidade cada vez maior, torna-se inevitável a presença, em todas as linhas, de soldados altamente especializados.

Os engenheiros, com seus sofisticados processos de combate e de trabalho, abrem caminhos, rompem brechas nos dispositivos fortificados, abreviando prazos, economizando vidas. É por isso que, na guerra moderna, mais Engenharia significa menos tempo, menos sangue...

Gen Ex *Ayrton Pereira Tourinho*

PREFÁCIO

O general e acadêmico Aurelio de Lyra Tavares é o exímio historiador da Engenharia militar no Brasil. Excepcionalmente culto, e com brilhante carreira de intelectual e soldado, poderia dedicar-se a qualquer das especialidades que versou, e conversou, através da vida primorosamente vivida a serviço da Pátria. Nenhuma, porém, mais o atraiu do que o seu profundo conhecimento, iluminado pelo estudo sistemático e incansável, do papel do engenheiro na história do Exército, desde as origens portuguesas, até à sua presença brava e ilustre na civilização nacional. Este livro culmina a série notável de ensaios e memórias; e preenche ao mesmo tempo uma lacuna na bibliografia das Armas. Não se escrevera ainda a crônica — informativa e justa — do invicto Tenente-Coronel Vilagran Cabrita.

Era um nome, coroando, com a sua luz noturna de estrela, os barrancos do Itapiru; uma legenda, um vulto quase impessoal, uma glória desvanecida no horizonte longínquo do tempo — a desafiar a curiosidade dos que o queriam palpitante e real, não no céu dos mitos, mas na esfera humana, dos heróis que existiram; ou, antes, que morreram — para que a Nação existisse! Pois é ele que se situa, com a sua classe e o seu ambiente, neste volume intensamente pedagógico. Endereça-se ao presente, estende-se ao futuro dessa lúcida Engenharia que na paz e na guerra ajudou o País a crescer.

A Infantaria, a "rainha das Armas", conquista e mantém o terreno; a Cavalaria, motorizada ou a galope,

vai ao encalço do inimigo, detendo-o ou retardando-lhe o movimento; a Artilharia bate-o com os seus fogos densos e profundos — mas é a Engenharia quem projeta, constrói, transpõe os obstáculos, de modo a fornecer às nossas forças em luta — ou às tarefas que promovem o progresso — a solução dos problemas, o roteiro da marcha, o apoio ao movimento, a lógica da ação, a segurança da vitória.

A campanha da Tríplice Aliança encerra, a propósito, uma lição ampla e memorável. Enquanto ao clarão dos combates se mediam os regimentos, traçavam os engenheiros a possibilidade do triunfo. Ninguém superava na técnica e no espírito do ofício o indômito Tenente-Coronel Cabrita: com a circunstância comovente de ter sido instrutor eficaz no Paraguai. Conta-se que a granada que o atingiu foi um tiro de mestre — do antigo discípulo, Bruguez. Acertou-lhe, provando que o aluno já se equiparava ao professor. Na verdade, prostrando Vilagran Cabrita, criava o patrono — daí por diante exaltado nos quartéis, e celebrado pelo patriotismo, como o exemplo e o guia: acima das vicissitudes históricas, o padrão do vigor moral, a quem o sacrifício sublima, na galeria dos brasileiros imperecíveis. Não é exagerada a palavra. Leiam-se as páginas exatas (e educativas) de Aurelio de Lyra Tavares. Contemple-se, eruditamente evocado, o perfil severo do pioneiro, que escapa à névoa do passado pelo sortilégio da literatura. Faça-se a idéia perfeita do que foi e do que fez, no quadro dos acontecimentos e na linha da evolução da engenharia militar, esse extraordinário coronel do Império — e se integrará na geografia, no florilégio e no martirológio do Exército uma figura que não podia, que não devia ficar esquecida. Caxias, Osório, Mallet mereceram o biógrafo. É a vez de Vilagran Cabrita.

Pedro Calmon

INTRODUÇÃO

Em 1942, quando a Biblioteca do Exército Editora *publicou a minha* "História da Arma de Engenharia", *ainda não havia no Exército a figura dos Patronos das Armas. A iniciativa, de alto sentido cívico para a formação do espírito dos militares, no culto do passado e no exemplo dos seus gênios tutelares, viria muito mais tarde. E foi por Decreto n.º 51.429, de 13 de março de 1962 que o Tenente-Coronel João Carlos de Vilagran Cabrita teve o seu nome oficialmente consagrado como Patrono da nossa Engenharia.*

A escolha foi feita entre os chefes militares de atuação mais destacada na História Militar do Brasil, cujas páginas mais gloriosas foram, sem dúvida, as da Guerra do Paraguai, a maior e mais longa de todas já travadas no Continente. E foi ela, por ter mobilizado o Exército, pela primeira vez, em todas as Províncias do Império, que, na verdade, integrou, no mesmo espírito nacional, os combatentes de todas as regiões.

Os Patronos das Armas surgiriam, assim, dessa inesgotável e mais autêntica fonte das nossas tradições militares, como lídimos representantes do valor militar, comprovado no Teatro de Operações. Basta ver que a Batalha de Tuiuti passou a ser chamada a batalha dos Patronos, pois dela participaram Sampaio, cearense; Osório, gaúcho; e Mallet, nascido na França, que veio cursar a Academia Real Militar no ano da nossa Independência. Todos generais, com a vida cheia de glórias e o uniforme coberto de altas condecorações.

A escolha do Patrono da Engenharia tinha que ser diferente. Em primeiro lugar, a Arma ainda não existia. A única unidade que poderia representá-la, o famoso Batalhão de Engenheiros, figurava, na organização do Exército, entre os corpos da Arma de Artilharia. O posto do seu Comandante não podia ser mais alto que o de coronel. Não havia, pois, como escolher um general para Patrono da Engenharia entre os grandes chefes que combateram no Paraguai, como foi feito para as outras três Armas, já então existentes.

O nome que mais se destacava entre os engenheiros combatentes era o do Tenente-Coronel Vilagran Cabrita, pelo seu glorioso papel e a sua consagração vitoriosa, na operação de grande envergadura da travessia do rio Paraná. Porque nela teve início a História da Engenharia como Arma combatente, embora ainda não autônoma. No combate da Ilha da Redenção, ela recebeu o seu batismo de fogo e de sangue, tendo em Cabrita o grande e incontestável herói daquela jornada que iria imortalizar-lhe o nome. O episódio passaria à História por ter aberto às Forças da Tríplice Aliança as portas do território inimigo.

A partir daí, com a morte de Cabrita, caberia a Conrado Bittencourt conduzir o Batalhão de Engenheiros ao longo de toda a guerra e trazê-lo de volta ao seu aquartelamento na Praia Vermelha. Destacou-se como um chefe bravo e brilhante de que muito se honrava a Engenharia. E era de considerar-se, também, a grande figura do Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, pertencente ao Corpo de Engenheiros. Ele foi, junto ao General Osório, o verdadeiro conselheiro técnico do denodado comandante do Primeiro Corpo de Exército, que o tinha sempre ao seu lado, como colaborador indispensável, no planejamento e na coordenação com o Comando Naval, cujo apoio foi extraordinário nos diferentes aspectos logísticos e operacionais da travessia do Paraná.

Nela iria processar-se, pela primeira vez, no Exército Brasileiro, a simbiose entre a Engenharia técnica e a Engenharia de combate, na qual começa a surgir a Arma azul-turquesa, a partir do Passo da Pátria, pela conjugação do papel do engenheiro-técnico e do engenheiro-sol-

dado nas missões impostas pela guerra de movimento, no quadro de cada Grande Unidade, como era o caso do 1.º Corpo de Exército de Osório. Foram estes, pois, os três grandes nomes destacados naquele quadro de transição que faria nascer a nossa Arma de Engenharia: Cabrita, que se tornou o Patrono da Arma; o Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, julgado, por Osório, como imprescindível nas horas das grandes decisões; e o Coronel Conrado Bittencourt, que substituiu Cabrita e exerceu, com grandes louvores, o comando do Batalhão de Engenheiros.

Mas é certo que, no episódio da Ilha da Redenção, Cabrita se consagrou como combatente e se imortalizou pelo fato, mesmo, de ter morrido em combate. Sua figura se alteia, na História, pela auréola em que ela envolve o seu nome, dando-lhe as dimensões de verdadeiro Patrono da Engenharia de Combate, embora a Arma tenha nascido muito mais tarde. Em 18 de agosto de 1888, por Decreto n.º 10.015, a Engenharia teve acrescido para dois o número dos seus batalhões, abrindo caminho para a organização da Arma. Depois, já na República, a Lei n.º 1.860, de 4 de janeiro de 1908, estabeleceu que a Engenharia passava a dispor de 5 batalhões, a 4 companhias. E, finalmente, por Decreto n.º 6.971, de 4 de junho de 1908, com a criação da Arma de Engenharia, foram extintos o Corpo de Engenheiros e o Estado-Maior de Artilharia (Art. 8.º).

Era o início de uma nova fase da Engenharia. Englobam-se, nos efetivos da Arma, todos os engenheiros, reunindo os técnicos e os combatentes (oficiais de Engenharia).

Ao longo de todos os anos que se passaram, depois do 10 de abril de 1866, quando se travou o combate da Ilha da Redenção, no qual morreu Vilagran Cabrita, o seu nome passou a ser exaltado como soldado-símbolo na História da Engenharia de Combate, que teve as suas origens no Batalhão de Engenheiros, ao tempo da Guerra do Paraguai. E foi, por isso mesmo, a sua figura de herói e de mártir transformada em Patrono da Arma de Engenharia, por constituir o legado mais representativo das suas tradições guerreiras.

Essas tradições eram cultuadas, já nos tempos da República, no velho quartel do 1.º Batalhão de Engenharia, na parada Magalhães Bastos, onde eu iniciei, em 1926, a minha carreira, como tenente. Foi quando começamos a escrever a História do Batalhão de Engenheiros com os preciosos documentos até então existentes, a começar pelos grandes livros Quartel-Mestres. Neles figuravam, a bico de pena, os boletins mais antigos, desde o n.º 1. Como eu era segundo-tenente, recebi, por ser o mais moderno, o encargo de relator da comissão redatora, o que me levava a percorrer os arquivos e visitar as bibliotecas dos velhos chefes, para reunir elementos históricos, na maioria perdidos pela inundação do Arquivo do Exército (chefiava-o o Cel Jonatas do Rego Monteiro) e pela desídia ou falta de recursos para proteger o nosso acervo bibliográfico.

Pesquisávamos tudo, tendo por guia e assunto focal a figura de Vilagran Cabrita. Nosso próprio quartel era a unidade-padrão da Arma e o centro de estudos da sua história.

Daí explicar-se o Decreto-Lei n.º 2.553, de 4 de abril de 1938 (Diário Oficial de 18 de abril de 1938) que, na verdade, antecipou a escolha de Vilagran Cabrita para Patrono da Engenharia, depois que no velho quartel foi instalado o 1.º Batalhão de Transmissões, embora não fosse ele, a não ser nas suas origens mais remotas, uma unidade característica da Arma.

Vale a pena guardar bem a justificativa deste decreto:

> *"O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, atendendo:*
>
> *— a que nenhuma Nação pode quebrar a continuidade da sua história e da sua tradição;*
>
> *— a que o Exército, elemento estável da nacionalidade, deve manter vivas suas tradições, como exemplo às gerações atuais e futuras;*
>
> *— a que o extinto 1.º Batalhão de Engenharia era uma das mais antigas unidades do Exército e, organizado em 1855, a fim de seguir para a guerra, dela voltou coberto de glórias e honrarias;*

— a que o seu primeiro comandante, Coronel Vilagran Cabrita, morreu valentemente na tomada da Ilha da Redenção, na frente da sua Unidade,

Decreta que o atual 1.º Batalhão de Transmissões passa a chamar-se Batalhão Vilagran Cabrita, continuando a vida da denodada e gloriosa Unidade e usando todas as suas insígnias, como se nenhuma solução de continuidade houvesse na existência do batalhão que permitiu ao legendário Duque de Caxias a famosa travessia através do Chaco.

Rio de Janeiro, 4 de abril de 1938, 117.º da Independência e 50.º da República".

Apesar dos deslizes históricos da sua redação, o decreto, ao pôr no maior relevo o seu nome, como que antecipa a escolha de Vilagran Cabrita para Patrono da Engenharia, título com que seria reconhecido mais tarde, em caráter oficial, pelo Decreto-Lei 51.429, de 13 de março de 1962.

Quando se comemorou, em 1.º de abril de 1955, o primeiro centenário do Batalhão de Engenheiros, o descuido já estava corrigido com a denominação de Vilagran Cabrita dada ao 1.º Batalhão de Engenharia de Combate, com o seu quartel em Santa Cruz (Rio de Janeiro), onde foi realizada uma grande cerimônia, com a presença do Presidente Café Filho, do Ministro do Exército e altas autoridades.

Nela me coube a honra de ser o orador oficial (Revista Militar Brasileira — janeiro a junho de 1955). Estava, assim, restabelecida a sucessão histórica, antes prejudicada com a intercalação, no seu contexto, dos extintos Batalhões de Transmissão.

Até 1855, quando foi organizado o Batalhão de Engenheiros, com o aproveitamento de oficiais das outras Armas, os dois grandes papéis inseparáveis, o do técnico e o do combatente, ainda não se somavam estreitamente, na grande missão comum de enfrentar e vencer, ao longo das operações militares, os obstáculos do terreno e os opostos pelo próprio inimigo. Daí o significado histórico da travessia do rio Paraná, em cujo contexto avulta a

figura de Vilagran Cabrita, que entrou e morreu no episódio da Ilha da Redenção. Ele abriu às forças brasileiras as portas do território inimigo.

Era o nascimento da Arma de Engenharia, marcado simbolicamente pela sua morte gloriosa. E é assim que deve ser compreendida a decisão de consagrar o seu nome como Patrono da Engenharia. Ele surgiria nas fileiras do legendário Batalhão de Engenheiros, para permanecer, no tempo, com a criação progressiva de novas Unidades, sob o signo do castelo, que vinha da época da chamada guerra de posição (castro, castrense), para consagrar-se, mais tarde, nas operações da guerra de movimento, desde o Paraguai até o Teatro de Operações da Itália, durante a II Guerra Mundial. Nela também brilhou a nossa Engenharia, representada pelo 9.º Batalhão (Mato Grosso).

Este livro, "Vilagran Cabrita e a Engenharia do seu Tempo", *marca, por isso mesmo, uma das grandes etapas da História da Engenharia no Brasil. O primeiro que escrevi, a* "História da Arma de Engenharia", *publicado pela Biblioteca do Exército, em 1939, é uma síntese que procura abranger, no tempo, as diferentes etapas da sua formação. O segundo,* "A Engenharia Militar Portuguesa na Construção do Brasil", *editado, em Lisboa, pelo Ministério do Exército de Portugal, cumpre um dever de justiça na homenagem que o Brasil devia aos valorosos engenheiros portugueses ou de outras nacionalidades, que vieram servir ao nosso País, no Período Colonial, e aqui ficaram, tornando-se, em grande parte, cidadãos brasileiros; o terceiro,* "A História da Arma de Engenharia — Capítulo da FEB", *editado pela Imprensa Universitária da Paraíba (João Pessoa), em 1966, é um estudo completo da organização, do emprego e dos feitos notáveis do Batalhão de Engenharia da nossa 1.ª Divisão de Infantaria, no Teatro de Operações da Itália, durante a II Guerra Mundial; e, finalmente, este, com o qual considero terminada a minha contribuição de pesquisador da História da Engenharia.*

O objetivo deste meu quarto livro é situar a figura de Vilagran Cabrita, o Patrono da Arma, no quadro da Engenharia do seu tempo, no qual ele foi uma espécie de meteoro, na carreira brilhante e efêmera que, em

cerca de dez anos, como oficial do Batalhão de Engenheiros, luziu nas suas fileiras e morreu heroicamente, para glorificá-la como unidade combatente. Porque nasceu, na Ilha da Redenção, a Arma de Engenharia, irmã das outras Armas, para os seus gloriosos destinos, que a levariam, desde abril de 1866, na Guerra do Paraguai, até 1944, no Teatro de Operações da Campanha da Itália, na II Guerra Mundial, continuando a guiá-la na rota do futuro.

Trata-se, aqui, de focalizar o episódio em que ela começou a tomar novos rumos, entre a época marcada pela guerra de posição, que era, na sua síntese, o permanente desafio entre a couraça e o canhão, e a época da Guerra de Movimento, em que lhe cabem as missões de apoiar as Grandes Unidades, como parte integrante delas, nos diferentes aspectos do quadro tático do seu emprego.

Este livro sobre Vilagran Cabrita completa, assim, a série dos Patronos das Armas. Pareceu-me que já era tempo de escrevê-lo, pouco importando o número de páginas e o apuro do estilo, quando o objetivo é difundir e preservar para a posteridade o que corre o risco de desaparecer, tão precária é a salvaguarda dos arquivos, num país de clima tropical, em que eles estão sujeitos à ação das traças e do cupim, e em que tão pouco se preservam, por dever de consciência cívica, as mais preciosas relíquias da nossa cultura, que é como se pode preservar "o futuro do nosso passado".

É por isso mesmo que a Engenharia, ao contrário das outras Armas, realiza a sua festa a 10 de abril, dia da morte de Vilagran Cabrita, e não a 30 de dezembro, data do seu nascimento.

O Exército está devendo, há muito tempo, ao Patrono da Engenharia, a homenagem que já prestou aos Patronos das outras Armas. Este é, pois, um livro que estava faltando à coleção feita com Sampaio, Osório e Mallet, todos eles notáveis Generais, de vidas e serviços enaltecidos em muitos livros. Cabrita viveu pouco. E era apenas Tenente-Coronel, quando a morte o colheu no campo de batalha, já coroado pelos louros da vitória.

O fato é singular na carreira do soldado, e não deixa de ser consagrador para o Patrono da Arma que, naquele justo momento, acabava de aparecer, na luta comum com as outras Armas irmãs, para transpor o rio Paraná e abrir, apesar dele, a entrada do nosso I Corpo de Exército no território inimigo.

Considero-me recompensado e muito feliz por ter podido atender ao honroso convite da Biblioteca do Exército Editora, que me encorajou a elaborar, já no outono da vida, este quarto livro sobre a História da Engenharia. Que outros continuem esta minha já longa tarefa de velho estudioso da História da Arma de Vilagran Cabrita, para melhorá-la, com a correção de possíveis erros ou omissões. Ou quando, mais tarde, chegar o tempo de uma nova Engenharia, tão grande já começa a ser a transformação do seu papel na guerra, das suas missões, dos seus equipamentos e do preparo dos seus homens, nesta fase nova da História, marcada pela aceleração das conquistas tecnológicas e os seus reflexos na arte e nas terríveis proporções da guerra, a de hoje e, mais ainda, a de amanhã, se o espírito dos estadistas diante das ameaças da destruição do mundo não encontrar a compreensão e os meios para livrá-lo, afinal, de tão terrível flagelo contra a humanidade.

1 VILAGRAN CABRITA

João Carlos de Vilagran Cabrita, Patrono da Arma de Engenharia, nasceu a 30 de dezembro de 1820, no Uruguai, ao tempo em que o Brasil era colônia de Portugal e o seu território fora anexado ao domínio português, por ato de conquista de D. João VI, situação em que se manteria sob a denominação de Banda Oriental, como Província Cisplatina, até 1825.

Mas, os patriotas dessa província relutaram sempre em aceitar como definitiva a ocupação feita pelo General Carlos Frederico Lecor, a 20 de janeiro de 1817. E terminaram por lograr a sua libertação, em 1825, quando Lavalleja, à frente dos seus "Treinta y Tres" proclamou a independência do seu povo, que seria definitivamente consolidada pela Campanha do Uruguai (1851-1852). Somente mais tarde constituiria, como se sabe, uma conquista definitiva, dada a posição geográfica do Uruguai no contexto político do Rio da Prata.

O fato é, porém, que Vilagran Cabrita nasceu brasileiro, serviu durante toda a sua vida ao Exército do Brasil e morreu, gloriosamente, combatendo nas suas fileiras.

Era filho do Major Francisco de Paula Avellar Cabrita e Appolônia de Vilagran Cabrita. Seu pai servia ao Exército, em Montevidéu, o que assegurava certas prerrogativas aos filhos que se destinassem à carreira militar. E, por ser filho de militar, Vilagran Cabrita, ao ingressar no Exército, como voluntário, em treze de janeiro de 1840, foi reconhecido cadete de primeira

classe, logo depois, no dia cinco de fevereiro do mesmo ano.

Matriculado na Escola Militar da Corte, concluiu o seu curso com notas distintas e plenas, sendo declarado alferes-aluno no dia 8 de novembro de 1842. Logo depois, promovido a 2.º Tenente e classificado no 1.º Batalhão de Artilharia a pé, e, em menos de um ano, foi promovido a 1.º Tenente, por decreto de 9 de agosto de 1844.

Nesse novo posto seguiu para a Província de Pernambuco, na corveta de guerra *Carioca,* em missão de assegurar a manutenção da ordem na hipótese de recrudescerem as agitações que eram constantes naquela província nordestina, politicamente conturbada, regressando à Corte para continuar os seus estudos, findos os quais recebeu, a 16 de janeiro de 1847, o diploma de Bacharel em Matemática e Ciências Físicas.

O Brasil mantinha, até então, excelentes relações com o Paraguai, sobretudo pelo apoio que prestara à sua independência. Depois do governo autoritário de Frância, a nação guarani passou a ser dirigida por Carlos Antônio Lopes, entrando em clima de tranqüilidade e de trabalho voltado para o fortalecimento nacional, inclusive no campo militar. O Paraguai, menos ligado à Argentina, da qual não recebera o mesmo apoio para a obtenção da sua independência, procurou acercar-se mais do Brasil e utilizar a sua experiência em proveito do programa de reconstrução nacional traçado pelo Presidente Carlos Antônio Lopes, que incluía a formação de um Exército bem preparado e equipado. Foi essa a razão que levou o Governo paraguaio a solicitar ao do Brasil uma Comissão Militar de Instrução para colaborar no preparo do seu Exército.

Disposto a atender, prontamente, à referida solicitação, o Governo brasileiro selecionou a fina flor dos oficiais de elite, entre os quais figuravam Hermenegildo Portocarrero, Cunha Mattos e Vilagran Cabrita, ainda como tenente. E foi assim que, por ironia do destino, Cabrita recebeu, além da missão de instruir os oficiais do Exército paraguaio, a de projetar e iniciar a construção da Fortaleza de Humaitá, que constituiria, mais tarde, um dos grandes obstáculos à progressão das forças brasileiras na Guerra do Paraguai.

Vilagran Cabrita

Ele regressou ao Brasil em 1852, sendo promovido a Major por merecimento intelectual, como prêmio aos seus méritos e estudos. Passou, depois, a pertencer ao Batalhão de Engenheiros, ainda em fase de organização, no quadro da Arma de Artilharia. Em 1859 foi professor da Escola Militar e de Aplicação, ao mesmo tempo que José Carlos de Carvalho, como recorda Rebouças, que foi aluno de ambos, na sua autobiografia (Ten-Cel Inácio Veríssimo).

Ao eclodir a Guerra do Paraguai, o Batalhão de Engenheiros recebeu ordem de deslocamento para o futuro Teatro de Operações. Cabrita tinha, então, o posto de Major. Seguiu com a sua Unidade, com destino a Lagoa Brava, no roteiro para as barrancas do rio Paraná. Já então se esboçava o plano de operações do Exército, tendo como objetivo básico a travessia do grande rio, que marcava a fronteira do Brasil com o Paraguai.

Por aviso ministerial de 24 de julho de 1865, foi nomeado para comandar, interinamente, o Batalhão de Engenheiros o Major Vilagran Cabrita, em substituição ao Major Hermenegildo Portocarrero, transferido para o 1.º Batalhão de Artilharia a pé. Eram providências em que já se tinha em vista a ofensiva paraguaia. Precisamente no dia 8 de agosto Cabrita assume o comando, passando a ser o mandante o Capitão Dr. José Carlos de Carvalho, que foi substituído no Comando da 2.ª Companhia pelo 1.º Tenente Frederico Cavalcanti de Albuquerque.

Em março de 1866, veio a promoção de Cabrita a Tenente-Coronel, posto máximo a que ele pôde atingir, pois a morte ceifou, muito cedo, a sua vida, na fase inicial da Guerra do Paraguai. "Morreu em seu posto, escrevendo a parte da sua vitória" (ofício do Generalíssimo Mitre a Osório, sobre a morte de Cabrita).

Tinha, então, Vilagran Cabrita, quarenta e seis anos de idade e vinte e seis anos de serviço militar. Em 10 de abril, quando ele faleceu, o Batalhão de Engenheiros mal completaria o décimo primeiro aniversário da sua organização. E já se investia no privilégio do uso da Bandeira, reconhecido por decreto especial do Imperador.

O batismo de fogo com que se imortalizou Vilagran Cabrita no episódio da Ilha da Redenção merecia ser fixado para a posteridade como retrato fiel e vivo do que ele representou no quadro inicial da Guerra do Paraguai. E é isso o que devemos à pena fulgurante de Dionísio Cerqueira, nas suas "Reminiscências" pessoais, como testemunha ocular do combate do dia 10 de abril de 1866.

Sua descrição, em traços fiéis de quem pôde ver, sentir e conservar, na memória e nos seus papéis, o histórico espetáculo, nos transmite a idéia de que a vida militar de Cabrita foi, na realidade, muito mais longa, no conteúdo e na projeção do feito militar que o celebrizou, do que a expressa pela sua graduação militar ou em número de anos de serviço ao Exército.

Deixemos, pois, o próprio Dionísio Cerqueira descrever, tal como o presenciou, o 10 de abril de 1866:

"Os paraguaios, aproveitando a noite, haviam atravessado o canal estreito entre o forte e a ilha, para surpreenderem a denodada guarnição num assalto inesperado, fulminante. Foi tremendo o encontro. Era a primeira vez que o Exército de Osório cruzava as armas com as forças do Ditador. De quem seria a vitória? Cada um perguntava a si mesmo, agitado pela dúvida.

A guarnição brasileira, inferior em número, não recebia reforços, ao passo que o inimigo assaltante aumentava, continuamente, com as levas de guerreiros fortes, que inúmeras canoas, abrigadas pela escuridão, iam despejando na praia arenosa.

Os nossos peitos arfavam ao palpitar precípite dos corações. Se pudéssemos transpor o rio, tomar parte no combate!...

A fuzilada dos nossos ia rareando as fileiras inimigas; a metralha ceifava pelotões inteiros, e a baioneta, "sábia" ou não, rasgava, rangendo as carnes sadias dos paraguaios heróicos, defensores obstinados do Supremo.

A luta prolongava-se cada vez mais acesa, mais tétrica, mais sangrenta. Já alguns rostos morenos, com as bocas negras de pólvora dos cartuchos que mordiam, no

afã de repetir os tiros mortíferos, tendo o olhar parado numa sinistra expressão de ferocidade, cabeças ensangüentadas, cobertas por barretinas de couro, negras, com a larga faixa tricolor, assomavam por momentos, esparsas na crista do parapeito, para logo rolarem no fundo do fosso aos golpes das espadas, das baionetas e das coronhas, brandidas como massas esmagadoras.

Na esplanada, na contra-escarpa, na berma, na praia, por toda a parte, ouviam-se gemidos, gritos de raiva, injúrias cruéis, balhofas grosseiras, vozes de comando, vivas à Pátria, vibrações de clarins: era um tumultuar medonho e trágico.

Um menino, valente como o anjo da guerra, Rodrigues Torres, caiu sem vida; outro e outro, cada qual mais bravo, mais temerário, ali sucumbiram.

No auge da porfia tremenda, surgiu a *Henrique Martins,* passando garbosa por baixo das baterias do forte paraguaio.

O marinheiro, atento, cantava a sonda, e o comandante, o intrépido Jerônimo Gonçalves, dirigia a manobra metendo a pique as embarcações que conduziam mais reforços ao inimigo, e cortava a retirada daquelas que os defensores da Ilha arrojavam ao rio.

Cessou o fogo. De quem seria a vitória? Houve um angustioso momento de ansiedade, de horrível incerteza. Era um espetáculo inenarrável o do Exército debruçado à margem do rio, numa imobilidade cruciante, perscrutando a treva do antemanhã. Súbito ouvimos os sons da alvorada festiva, que assinalava as nossas vitórias. O Hino Nacional, vibrante, glorioso, arrebatou as nossas almas juvenis, e a imagem adorada da Pátria, numa irradiação de apoteose, deslumbrou os nossos espíritos de moços soldados. Amanhecia. Debandou o regimento. Recolhi-me à pequena tenda de campanha ouvindo ainda os ecos do fragor da peleja, que pairavam sobre aquelas margens trágicas.

Obedecendo ao sentimento religioso que minha mãe me inoculara no coração, prostrei-me e rezei pelos nossos compatriotas heróicos, pelos valentes soldados do Ditador, adversários, irmanados no seio da morte, igualmente dignos da prece de um crente.

O sol dourava o doloroso cenário. Cabrita, a bordo de uma chata atracada à Ilha, redigia a parte de combate. A sua alma de soldado surgira do lance, satisfeita pelo cumprimento do dever, e na fronte, larga e fidalga, refulgiam raios da glória do Brasil. Carneiro da Cunha, Wolf e Sampaio estavam junto dele.

Abre-se um clarão na margem inimiga, ouve-se um rugido lúgubre, atroador, e os quatro bravos tombam despedaçados. A pontaria fora de mestre. Cabrita, nosso instrutor, havia também instruído artilheiros de Lopes. Um discípulo, talvez um amigo, desfechara aquele golpe.

Esta catástrofe nos acabrunhou de mágoa. Todos queriam, todos veneravam o Tenente-Coronel Vilagran Cabrita, sempre bom, austero e nobre". (Dionísio Cerqueira — "Reminiscências da Guerra do Paraguai".)

Eis aí o perfil militar de Vilagran Cabrita, feito por Dionísio Cerqueira, como testemunha pessoal, em suas memórias de guerra, com a fidelidade e o entusiasmo que conservou, indeléveis, do combate da Ilha da Redenção. No seu livro, o notável escritor militar, que deixou a legendária Escola Central, onde se formavam os nossos engenheiros, seguindo, como voluntário, para o Teatro de Operações, dedica muitas das suas páginas aos grandes feitos e aos grandes nomes da nossa Engenharia, pondo em destaque a figura e a atuação do atual Patrono da nossa Arma.

Foi curta, de apenas dez anos, a carreira militar de Vilagran Cabrita no Batalhão de Engenheiros, mas a sua escolha para comandá-lo, em substituição a Hermenegildo Portocarrero, era o reconhecimento da confiança que ele inspirava, pelo seu valor de soldado para cumprir missões difíceis e arriscadas.

Tratava-se de seguir para a guerra, com uma unidade ainda sem tradições guerreiras, cujo espírito teria de ser moldado com os exemplos do seu comandante. Para substituir Portocarrero, o futuro "herói do Forte de Coimbra", o nome certo era, pois, o de Vilagran Cabrita, o futuro "herói da Ilha da Redenção".

Foi com os exemplos deixados por dois soldados dessa nobre estirpe de combatentes, heróis consagrados

na Guerra do Paraguai, que o Batalhão de Engenheiros começou a sua história. E, em plena ação, ainda Tenente-Coronel, mas glorificado pelo próprio exemplo que dava aos seus comandados, a figura de Cabrita alteou-se tanto perante a História e na consciência das sucessivas gerações da Arma de Engenharia que todos passamos a olhá-lo como um general, pois foi a morte em combate que lhe interrompeu a carreira, o que corresponde, para o verdadeiro soldado, a mais alta e gloriosa das promoções.

A Arma de Engenharia comemora, todos os anos, com esse espírito, o 10 de abril, que não é a data de nascimento de Vilagran Cabrita (30 de dezembro de 1820), mas foi quando nasceu para a História, gloriosamente, a figura do seu Patrono. Eram, e ainda são, apenas duas, por isso mesmo, as condecorações que lhe ornam o uniforme oficial: a Ordem de Cristo e a de S. Bento de Aviz, ambas no grau de Cavaleiro. Ele era o mais jovem de idade e o mais moderno, em anos de serviço, de todos os Patronos das Armas, escolhidos entre os que se destacaram na Guerra do Paraguai

Toda a sua vida está sintetizada em seis linhas apenas, no Almanaque do Exército. Nele se pode ver que Vilagran Cabrita não tinha título de nobreza nem brasão de armas. Mas, a exemplo do que figura no Almanaque, embaixo do retrato de Sampaio — "Faleceu em 6 de julho de 1866 por ferimento de combate, em território argentino — Patrono da Arma de Infantaria", bem poderia constar sobre Cabrita uma inscrição semelhante: "Morreu no combate da Ilha da Redenção, a 10 de abril de 1866, em seu posto de comando, ao redigir a parte da vitória — Patrono da Arma de Engenharia".

Porque, na verdade, nenhum título mais alto nem condecoração mais rara poderia Vilagran Cabrita conquistar, como soldado e Comandante do Batalhão de Engenheiros, do que a glorificação da vitória e da morte, no seu posto de combate, ao garantir às nossas forças a entrada no território inimigo. Foi o que ditou a escolha do seu nome para Patrono da Arma de Engenharia.

2 O CORPO DE ENGENHEIROS

A ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA

No tempo de Vilagran Cabrita, a instituição básica da Engenharia Militar era o Imperial Corpo de Engenheiros, como herança que recebemos de Portugal, quando a Corte de D. João VI se transferiu, em 1808, para o Brasil, onde veio fixar-se o comando, com a parte mais importante do Real Corpo de Engenheiros. Ele passou a ter uma participação mais intensa e mais direta no desenvolvimento do nosso País, sobretudo no campo dos trabalhos públicos de construção.

Na verdade, a Engenharia Militar ainda estava em período caracteristicamente de transição, quando as forças napoleônicas invadiram Portugal e a Corte veio para o Brasil. Tratava-se, precisamente nessa época, de organizar a Engenharia, adaptando-a às necessidades da guerra de movimento, por natureza dinâmica, em que as unidades das Armas combatentes eram forçadas a constantes deslocamentos, longe ou perto do inimigo, tendo que enfrentar os obstáculos por ele mesmo levantados ou os do próprio terreno.

Esses problemas foram atribuídos, de início, às próprias unidades das Armas, cujos comandos receberam meios para resolvê-los por conta própria. Por decreto de 1752, foi criada, em cada Regimento de Infantaria, uma companhia de sapadores, cujos oficiais deviam ser engenheiros. Onze anos depois, em 1763, cada Regimento de Artilharia foi dotado de uma companhia de Artífices Engenheiros, com um total de 26 especialistas: 2 fuzi-

leiros, 2 torneiros, 2 tanoeiros, 1 fundidor, 4 ferreiros, 4 serralheiros-espingardeiros de obra branca, 2 cordoeiros e um cesteiro.

Surgiram, desse modo, no quadro dos Regimentos de Artilharia, as três especialidades da Engenharia: sapadores, pontoneiros e artífices, em pequenas unidades inteiramente diluídas pelos Regimentos das Armas, cujos comandos não estavam habilitados nem dispunham de condições para se envolverem com os assuntos de Engenharia. E faltava uma autoridade técnica mais alta, para orientar e fiscalizar todas essas atividades.

Foi esse o objetivo do Decreto de 12 maio de 1756, mandando centralizar o controle de todos os trabalhos de Engenharia nos Regimentos das Armas, sob a Autoridade técnica do Engenheiro-Mor do Reino, dando-lhe, para isso, a necessária e mais ampla competência.

Essa não era, porém, a solução mais eficiente. Ela seria dada com a organização, em 1792, do Real Corpo de Engenheiros. A partir de então, o Comandante-Geral do Real Corpo de Engenheiros passou a dispor, como elemento para execução dos trabalhos técnicos, de um Batalhão de Artífices Engenheiros. O Comando desse Batalhão tinha a seu cargo a Instrução, a disciplina e o emprego dos elementos que o compunham.

Com essa nova organização centralizada, ficaram extintas as companhias especialistas dos Regimentos das Armas, cujos integrantes foram transferidos para o Batalhão de Artífices Engenheiros, que tinha as seguintes subunidades: 1.ª Companhia de Pontoneiros; 2.ª Companhia de Artífices e Mineiros e 3.ª Companhia de Artífices e Mineiros.

Foram essas as adaptações introduzidas, sucessivamente, na organização militar de Portugal, tendo em vista a Guerra de Movimento, que deixava de ser apenas o duelo tradicional entre a Artilharia das Praças fortificadas e as dos navios atacantes, que tentassem sitiá-las ou reduzi-las. As fortificações costeiras deviam defender os pontos vitais do território contra os ataques das esquadras do invasor.

Foi com essa organização, mantida pelo Regulamento Provisional do Corpo de Engenheiros, de 12 de

fevereiro de 1812, que a Engenharia portuguesa atuou no Brasil, até antes da Independência. Depois, transformada em Imperial Corpo de Engenheiros, manteve a sua estrutura, permanecendo o Batalhão de Artífices referido nos artigos 14 e 15 daquele regulamento:

> Art. 14. Haverá um Corpo composto de três Companhias formadas de Artifíceis, Mineiros, Pontoneiros e Sapadores, destinado para o Serviço privativo dos oficiais engenheiros; o dito Corpo será denominado Batalhão de Artífices Engenheiros — e cada companhia, de que se compuser, deverá constar de 74 praças.
>
> Art. 15. O Batalhão de Artífices Engenheiros será composto de um Estado-Maior e de três companhias, na conformidade do artigo antecedente, a saber:

Estado-Maior

1 Oficial Superior, para Comandante.
1 Primeiro-Tenente, para Ajudante.
1 Quartel-Mestre e Pagador, com Graduação de 1.º Tenente.
1 Quartel-Mestre Sargento.

Composição de uma Companhia

Capitão, Engenheiro	1
Primeiro-Tenente, dito	1
Segundo-Tenente, dito	1
Primeiros-Sargentos	4
Segundos-Sargentos	5
Cabos de Esquadra	10
Anspeçadas	10
Soldados	40
Tambor	1
Todas as praças	74

Organização da Companhia de Pontoneiros

Pontoneiros	50
Carpinteiros de machado	6
Calafates	8
Ferreiros-serralheiros	6
	70

Organização da Cia. de Artífices e Mineiros

Carpinteiros	4
Ferreiros-serralheiros	8
Tanoeiros	2
Serradores	4
Cesteiros	4
Mineiros	23
Pedreiros	4
Sapadores	23
	72

O Batalhão de Artífices Engenheiros, como vimos, era o elemento operacional de execução com que contava o Comando do Corpo de Engenheiros para executar os trabalhos de engenharia da sua competência. Ele era empregado, normalmente, por frações tecnicamente organizadas: companhias ou seções.

A ORGANIZAÇÃO BRASILEIRA

É evidente que no quadro político latino-americano e para uma guerra terrestre, em Teatro de Operações, onde a velocidade representa um fator preponderante a considerar, e os deslocamentos eram normalmente de grandes distâncias, na fase de concentração dos meios, o Imperial Corpo de Engenheiros, por mais capazes que

fossem, como eram, os seus quadros técnicos, não estava organizado para a guerra, na natureza e nas proporções com que ela passaria a apresentar-se nos novos tempos.

Sua organização era excelente, para os encargos de tempo de paz, sobretudo no caso do Brasil, já independente, com um gigantesco programa de obras públicas a realizar. Mas na Guerra da Tríplice Aliança, que foi, em todos os aspectos, a maior do Continente, o Brasil precisava dos seus notáveis engenheiros, numa organização mais compatível com o quadro real em que teriam de ser aproveitados a sua experiência e o seu saber, em proveito da eficiência das Grandes Unidades do nosso Exército.

Foi, então, que a Engenharia do Exército começou a transformar-se, no próprio teatro da guerra, de maneira a reunir, na mesma organização, o técnico e o combatente, figuras que muitas vezes, em lances dramáticos do campo de batalha, se confundiam e se sublimavam numa só, no herói anônimo da Engenharia, que ora constrói a ponte para a nossa coluna passar, ora faz saltá-la, para deter a coluna inimiga.

O Imperial Corpo de Engenheiros, já tão aureolado pelo que dera de si para o desenvolvimento e a defesa do Brasil, desde a Independência, na construção de fortes, de ferrovias, aquartelamentos, igrejas, canalizações de água, chafarizes, no mapeamento do território, construção de linhas telegráficas e numerosos outros serviços, teria que se voltar, com a mobilização, para os grandes problemas da guerra, sobretudo pelo desafio que ela representava, nas suas proporções, em face do despreparo, da surpresa e dos problemas políticos internos, que perturbavam a mobilização nacional.

Teríamos que deslocar tropas por terrenos e caminhos, a bem dizer, quase desconhecidos, com um sistema de transportes ainda muito precário. E, depois de entrar no território inimigo, teríamos que "marchar às apalpadelas", como observou Caxias, em discurso no Parlamento. A verdade é, porém, que, mesmo em território nacional, as características muito rudimentares dos meios de transporte apresentavam problemas técnicos ao movimento dos comboios militares, exigindo, sobre-

tudo em tempo chuvoso, um grande esforço da Engenharia de todos os escalões, por escaparem aos recursos e à capacidade das unidades combatentes.

O Corpo de Engenheiros, tradicionalmente voltado para os trabalhos de construções em tempo de paz, teria que adaptar e completar a sua organização, em apoio às Grandes Unidades, fim para o qual era necessário reestruturar a Engenharia militar, no seu conjunto, dando-lhe condições de ser mobilizada para a guerra, sem prejuízo das suas finalidades permanentes, que eram as de tempo de paz. Porque estas não poderiam ficar comprometidas, tão grande era o vulto dos trabalhos exigidos pelo desenvolvimento do País, interrompidos ou cancelados com os compromissos militares, que se apresentavam com caráter de urgência.

Era esse o grande problema da nossa Engenharia, ao tempo da Guerra do Paraguai, em que ela passava a ter encargos militares ainda não devidamente previstos na sua preparação. O emprego dos nossos engenheiros, todos formados pela Escola Central do Exército, atendia, prioritariamente, às exigências do desenvolvimento econômico do País, concentrando-se, como regra, nas grandes Províncias do centro, a começar pela da Corte, onde funcionava o Arquivo Militar, que era, na verdade, a Repartição Central das Obras Militares, onde se elaboravam os projetos, guardados com o maior zelo, sob rígido e seguro controle, sobretudo os referentes aos trabalhos nas fronteiras. Daí, o nome de Arquivo.

Ninguém poderia consultar esses documentos, pelo caráter sigiloso que possuíam, sem a imprescindível autorização do Diretor do Arquivo Militar, cargo exercido, cumulativamente, pelo comandante do Corpo de Engenheiros, que tinha de arcar, por isso mesmo, com o peso de uma grande organização burocrática, dificilmente adaptada às exigências da guerra, de uma guerra que era, por natureza, de movimento.

Era, pois, necessário aproveitar o alto padrão técnico dos integrantes do Corpo de Engenheiros em benefício da Engenharia de Campanha, não apenas para elevar o efetivo do Batalhão de Engenheiros, unidade da Enge-

nharia combatente, de apoio direto às operações táticas, como para a composição das Comissões de Engenheiros, criadas pelas próprias circunstâncias da guerra, para projetar e dirigir, mobilizando os recursos disponíveis, os trabalhos de Engenharia de maior envergadura, em proveito do plano de operações traçado pelos Altos Comandos. E, junto a estes, selecionados pela capacidade técnica, desenvoltura na ação e demais virtudes que definem o valor dos homens mobilizados para a guerra.

Foi, assim, que o Corpo de Engenheiros, normalmente habituado a serviços de tempo de paz, começou a adaptar-se aos misteres da Campanha, prestando aos chefes militares a preciosa colaboração, muitas vezes por eles enaltecidas, em citações elogiosas, como se lê nas ordens do dia de todos os escalões, a começar pelas de Caxias.

Esse foi o principal aspecto da transição que se processou, durante a Guerra do Paraguai, no quadro geral da nossa Engenharia Militar, para compô-la com os técnicos do Corpo de Engenheiros e os combatentes do Batalhão de Engenheiros, cujas companhias, como elementos de execução, eram comandadas por capitães selecionados no Corpo de Engenheiros, como foi o caso do então Capitão José Carlos de Carvalho, escolhido para comandar a 2.ª Companhia do Batalhão de Engenheiros, desde a sua organização.

Havia, assim, durante a Guerra do Paraguai, por um lado o Batalhão de Engenheiros, unidade combatente, pertencente ao Corpo de Artilharia, organizado para o fim de acompanhar, em todas as circunstâncias, as forças de operações e dar-lhes o permanente apoio nos trabalhos técnicos; por outro lado, as Comissões de Engenheiros, que atuavam junto aos Altos Comandos, não apenas como órgãos de assessoramento em projetos mais importantes para a solução dos grandes problemas de engenharia, que se apresentam no curso de operações, condicionando as decisões dos chefes, como para a coordenação, por ordem, e como representante deles, de todos os trabalhos de engenharia impostos pela manobra.

NA GUERRA DO PARAGUAI

A Engenharia começou a realizar, desde o início da Guerra, essa espécie de simbiose entre o engenheiro técnico e o engenheiro combatente. O quadro marcante dessa fusão foi a travessia do rio Paraná, onde se destacam as figuras do Tenente-Coronel Vilagran Cabrita, o comandante do Batalhão de Engenheiros, no combate da Ilha da Redenção, e a do Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, do Corpo de Engenheiros, cujos conselhos Osório tinha como imprescindíveis para formular a sua idéia de manobra sobre a travessia do rio Paraná, além de ter sido ele o grande coordenador técnico entre o 1.º Corpo de Exército (Osório), a Esquadra de Tamandaré e as forças de Flores. Coube, também, ao Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho a montagem e a direção do plano logístico, de complexa e ampla envergadura, tendo em vista a reunião dos meios necessários à transposição do rio e ao movimento das forças no território inimigo.

Assim foi que nasceu, na Guerra do Paraguai, a Arma da Engenharia de Combate, na ação conjugada que estreitou, cada vez mais, os laços entre o Batalhão de Cabrita e a Comissão de Engenheiros, chefiada por José Carlos de Carvalho, na passagem do rio Paraná. Ainda hoje podemos ver, no quadro famoso de Pedro Américo, a bateria construída por José Carlos de Carvalho, com os seus canhões voltados para o forte paraguaio de Itapiru, no sistema de defesa da Ilha da Redenção sob o comando de Vilagran Cabrita.

Foi assim que se iniciou, na Guerra do Paraguai, o benemérito papel que, antes, não desempenhava o Corpo de Engenheiros. Pela primeira vez ele participava, ativamente, das operações de guerra, em ação conjugada com o Batalhão de Engenheiros, pelo que, a bem dizer, a Arma de Engenharia se configurava em sua moderna estrutura com esses dois grandes nomes, que dariam início à sua história gloriosa: Cabrita e Carlos de Carvalho. Morto Vilagran Cabrita, na travessia do rio

Paraná, iria sucedê-lo, no Comando do Batalhão de Engenheiros, o Coronel Conrado Bittencourt, que, apesar de ferido em combate, conduziria o Batalhão até o fim da Guerra.

EPISÓDIOS MARCANTES DA INFLUÊNCIA DA GUERRA

A história do Batalhão de Engenheiros já foi devidamente estudada em vários livros, entre os quais o de minha autoria — "História da Arma de Engenharia" (Biblioteca do Exército — 1942), parecendo justo, porém, que se registre e se exalte, como parte integrante dela, como eu próprio já fiz, nesse e em outros trabalhos, o papel relevante das Comissões de Engenheiros, durante toda a Guerra do Paraguai, a começar pela travessia do rio Paraná. O próprio General Osório, com a maior autoridade e o perfeito conhecimento de causa de todos os aspectos daquela operação heróica e gigantesca, não se cansou de tecer elogios à Comissão de Engenheiros do seu 1.º Corpo de Exército, composta de grandes expressões da nossa Engenharia, cuja capacidade técnica, revelada na Guerra, continuaria a ser consagrada, mais tarde, em grandes trabalhos de Engenharia, no tempo de paz.

Basta recordar os nomes dos notáveis colaboradores do Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho na Comissão de Engenheiros do 1.º Corpo de Exército de Osório: André Rebouças, Jerônimo de Moraes Jardim, Rodrigo Amaro de Azeredo Coutinho, Álvaro de Oliveira, Tomé Salgado e Bernardino Sena Madureira.

Outro monumento da história das Comissões de Engenheiros foi a estrada do Chaco. Os sacrifícios que ela representou, como trabalho que parecia inexeqüível, embora representasse uma imposição das circunstâncias, diante do quadro que Caxias teve de enfrentar, depois do triunfo de Tuiuti, foi descrito, magistralmente, por

Afonso de Carvalho, na sua obra clássica sobre o Patrono do Exército, nestas palavras:

> "Destruída a resistência de Humaitá, o Marquês não quer perder tempo em sua marcha impetuosa. Um obstáculo, porém, ainda maior que a célebre fortaleza, surge à sua frente com visos de inexpugnável. O Exército, que vem rolando, como uma torrente, desde Tuiuti, impulsionando-se com a vitória nos alagadiços de Estero Bellaco e nos sangrentos combates que cobrem de glória a marcha de flanco, esbarra com as instalações defensivas de Piquiciri e as baterias da fortaleza de Angustura. São nove quilômetros de frente fortificada, e que se acha defendida pelas águas da lagoa Ipoá, estagnada em lodaçais intransponíveis e, em quase toda a região, apodrecendo entre pastas moles de lama e tufos cinzento-esverdeados de vegetação agônica.
>
> Depois do reconhecimento que fez com o General Osório, o Comandante do 3.º Corpo do Exército, Silva Tavares, José Auto e Enrique Castro, verificando a impossibilidade de um ataque frontal, o que importaria em dar um murro numa couraça, Caxias opta por um desbordamento."

Essa foi a sua decisão: embrenhar-se pelo flanco esquerdo, mandando abrir uma estrada através do Chaco, fossem quais fossem os sacrifícios, para progredir, depois, em esforço conjugado com a Esquadra, que tinha livre ação no rio Paraguai, e desembarcar, num ponto mais ao norte, de modo a atacar Angustura pela retaguarda, impondo, pela surpresa estratégica, a retirada do inimigo.

Trata-se de um plano audacioso e aparentemente arriscado, que sujeitaria a duras provas os seus combatentes, pondo em destaque o arrojo, o destemor e a resistência dos seus engenheiros, que deveriam superar todos os sacrifícios impostos pela hostilidade e os mistérios da natureza, a grande adversária da manobra.

Mas, Caxias confiava nos seus homens, que se tornavam mais bravos e resolutos pelo respeito e a confiança que ele sabia inspirar-lhes, como Chefe, mesmo quando

se tratava de alcançar a vitória pelo caminho dos maiores sacrifícios. E foi assim que a Manobra do Chaco, antes inconcebível, passaria a ser legendária, pela audácia, a firmeza e a rapidez com que foi realizada.

Caxias entregou a missão ao General Argolo, que logo mediu a sua importância, verificando que ela iria depender, basicamente, do assessoramento e do trabalho técnico de uma Comissão de Engenheiros. Enquanto alcançava o Chaco um destacamento precursor, comandado pelo Tenente-Coronel Tibúrcio, Argolo passou a estudar a operação juntamente com a sua Comissão de Engenheiros com a qual ficaria em permanente contato. Ela era composta pelos Tenente-Coronel Rufino Galvão, Tenente Carlos Lassance e Alferes Jourdan.

Depois de 23 dias, cheios de sacrifícios, dramas e peripécias, já muitas vezes narrados e enaltecidos, a estrada estava aberta, e por ela Caxias passava, com Argolo, no dia 27 de outubro de 1868. Em Vileta, ele se transfere para a Esquadra, que levaria o Exército para Santo Antônio.

Era mais um operação de grande envergadura que vinha provar a capacidade operacional da nossa Engenharia. Nela se entrosavam, cada vez mais, os técnicos do Corpo de Engenheiros e os combatentes do Batalhão de Engenheiros, ao mesmo tempo que se criavam condições para o entrelaçamento cada vez maior entre essas duas organizações, que se fundiriam, mais tarde, para a criação da Arma de Engenharia de Combate, sempre presente em todos os escalões de comando.

Se acompanharmos, pela documentação histórica, as sucessivas modificações por que foi passando a organização da Engenharia Militar, no seu conjunto, vamos verificar que elas obedeciam à idéia de aumentar os efetivos do Batalhão de Engenheiros, lançando mão de oficiais das Armas científicas e do Corpo de Engenheiros, de modo a reduzir, quanto a este, e progressivamente, os efetivos anteriores. Passou-se, assim, a dispor de elementos tecnicamente preparados, tendo em conta as crescentes necessidades do Teatro de Operações, que eram prioritárias.

Tendia-se, por esse processo, para uma reformulação progressiva do Corpo de Engenheiros, que seria diminuído, e do Batalhão de Engenheiros, que passou de duas para quatro e, depois, seis companhias, com maior efetivo. Ajustavam-se os dois às exigências da guerra, a começar pelo Decreto n.º 3.526, de 18 de novembro de 1865, que a seguir transcrevemos, no inteiro teor, com a sua ortografia original.

"Decreto n.º 3526, de 18 de Novembro de 1865

Crêa o Corpo de Estado Maior de Artilharia, e reduz o pessoal dos Corpos de Engenheiros e de Estado Maior de 1.ª Classe.

Usando da faculdade, concedida pelo artigo 6.º da Lei n.º 1220, de 20 de Julho de 1864, prorrogada pelo artigo 2.º da Lei n.º 1246, de 28 de Julho de 1865:

Hei por bem decretar:

Artigo 1.º — Fica creado um Corpo de Estado Maior de Artilharia, conforme o quadro n.º 1 do Plano anexo.

Artigo 2.º — Os corpos de Engenheiros e de Estado Maior de 1.ª Classe ficão reduzidos ao pessoal constante do Quadro sob o nº 2 e 3, do mesmo Plano.

Artigo 3.º — Os Commandantes geraes dos Corpos de que tratão os artigos precedentes, serão tirados do Quadro dos Officiaes Generaes do Exercito, confórme suas habilitações scientificas.

Artigo 4.º — Serão especialmente empregados os Officiaes do Estado Maior de Artilharia, no serviço dos Arsenaes, dos depositos de Artilheiros ou companhias de aprendizes artilheiros, no das fabricas de polvora e de ferro, fundições, estabelecimentos metallurgicos, laboratorios pyrotechnicos, fortificações, escolas de tiro e outros estabelecimentos de

instrução theorica e pratica de arma, na inspeção dos corpos de artilharia dos Arsenaes, das fabricas e das Fortalezas, no melhoramento e conservação do material do exercito, e em comissão proprias da arma de Artilharia.

§ 1.º — Somente na falta absoluta de Officiaes do Estado Maior de Artilharia, poderão ser empregados em taes serviços Officiaes de Engenheiros, de E.M. de 1.ª Classe ou quaesquer outros Officiaes que tenhão as habilitações e conhecimentos de artilharia, o Governo, porém, poderá empregar Officiaes subalternos dos Corpos arregimentados de Artilharia, nas inspecções, nas fabricas, nos arsenaes e Laboratorios, na escola de tiro, no Batalhão de Engenheiros, para irem adquirindo a pratica necessaria e conveniente.

Artigo 5.º — Nos impedimentos fortuitos do Commandante geral de qualquer dos Corpos de Engenheiros, de Estado Maior de 1.ª Classe e do Estado Maior de Artilharia, será elle substituido pelo Official mais graduado do respectivo corpo ou arma, que se achar na Côrte, até que pelo Governo seja nomeado quem exerça inteiramente suas funções.

Artigo 6.º — As promoções na arma de Artilharia continuarão, na fórma do artigo 2.º da Lei n.º 585 de 6 de Setembro de 1850, a ser geraes e não por corpos.

Artigo 7.º — O Governo, quando as necessidades dos serviços exigirem, poderá transferir os Officiaes dos Corpos de Artilharia para o Estado Maior da Arma e vice-versa.

Artigo 8.º — Os vencimentos dos Officiaes do Estado Maior de Artilharia serão os estabelecidos para as commissões em que servirem, segundo as Tabellas em vigor; se, porem, exercerem novas, perceberão as vantagens de Estado Maior da Arma e vice-versa.

Artigo 9.º — O uniforme do Estado Maior de Artilharia será o mesmo dos Officiaes montados do 1.º Batalhão de Artilharia a pé, com as seguintes diferenças: 1.ª, na farda de grande uniforme, e na sobrecasaca, não haverá vistas; e a gola será de veludo preto, tendo de um e outro lado uma granada bordada a fio de ouro; 2.ª, em lugar de barretina, no grande uniforme, usarão os Officiaes de chapéo armado de pello com penacho de pennas pretas; podendo usar, com o pequeno uniforme, chapéo armado de oleado.

Artigo 10.º — No Estado Maior de Artilharia, unicamente na organização que se fizer em virtude do presente Decreto, poderão ser admitidos Officiaes dos Corpos de Engenheiros e de Estado Maior de 1.ª Classe; as vagas que para o futuro se derem serão preenchidas com Officiaes da arma de Artilharia.

Artigo 11.º — Os actuaes 2os. Tenentes de Engenheiros e os Tenentes e Alferes do Estado Maior de 1.ª Classe, que não forem distribuidos pelos Corpos arregimentados de Artilharia, ficarão addidos aos mesmos corpos, guardando-se as disposições do artigo 6.º da Lei n.º 1220 de 20 de Julho de 1854.

Artigo 12.º — O Batalhão de Engenheiros pertencerá ao Quadro dos Corpos de Artilharia, guardadas as disposições do Decreto n.º 1535 de 23 de Janeiro de 1865.

§ Unico — Os postos de Capitães serão preenchidos por Officiaes de qualquer das armas scientificas, as quaes servirão por commissão.

Artigo 13.º — As funções e attribuições, quer dos Commandantes geraes, quer dos Officiaes dos Corpos de Engenheiros, no Estado Maior de Artilharia e do Estado Maior de 1.ª Classe, serão reguladas por Instrucções, que o Ministro da Guerra expedirá.

§ Unico — O Commandante geral do Estado Maior de Artilharia, além das atribuições que lhe

forem marcadas das disposições do presente Decreto, exercerá as de Presidente da Comissão de melhoramentos do material do Exercito alterado nesta parte o artigo 2.º do Decreto n.º 3470 de 22 de Março de 1865.

Artigo 14.º — Ficão revogadas as disposições em contrário.

Angelo Moniz da Silva Ferraz, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario do Estado dos Negocios da Guerra, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 18 de Novembro de 1865, quadragesimo quarto da Independencia do Imperio.

Com a Rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Angelo Moniz da Silva Ferraz"

3 COMO SURGIU O BATALHÃO DE ENGENHEIROS

Ao recordarmos o que era o quadro militar do Brasil logo depois da Independência, o que salta aos olhos é a quase permanente ameaça que pesava sobre a unidade nacional com os problemas político-militares que se sucederam, sobretudo no Segundo Reinado, do Norte ao Sul do País, desafiando e pondo em risco a autoridade central do Império.

A Revolução Farroupilha foi, sem dúvida, o mais grave de todos. E o de mais longa duração. O povo da Província do Rio Grande do Sul, nascida para a vocação de servir de guardiã daquelas nossas fronteiras, então mais expostas e ameaçadas, estava, militar e politicamente, dividido em campos opostos, que se enfrentavam com denodo e bravura, desperdiçando vidas e energias naquela região do Brasil que o inimigo espreitava, do outro lado, com as suas ambições encorajadas para a realização do Vice-Reinado de Rosas.

Em 1845, a espada e o gênio pacificador de Caxias lograram debelar a crise e restabelecer a ordem na Província rebelada, com a famosa e sábia advertência, feita aos gaúchos: "Lembrai-vos de que, a poucos passos de nós, está o inimigo de raça e de tradição". O vaticínio era profético, pois, já em 1851, o Brasil se mobilizava para a guerra contra Rosas e Oribe, que terminou em 3 de fevereiro de 1852, com a nossa vitória na Batalha de Caseros, imposta pela Divisão brasileira comandada pelo Brigadeiro Manuel Marques de Souza.

Essa campanha viera revelar as graves deficiências da organização do nosso Exército, entre as quais a evi-

dência muito clara de que faltava à tropa o elemento técnico de apoio para facilitar o seu deslocamento, a despeito dos obstáculos naturais do terreno e dos que lhe opunha o inimigo.

A experiência, pelos relatórios e estudos feitos, logo depois da campanha, indicava ser urgente a criação de uma unidade especializada, que aliasse a capacidade combatente dos quadros e da tropa à preparação profissional para transpor e remover obstáculos, com o emprego de métodos e equipamentos das missões táticas das três Armas, facilitando-lhes o deslocamento e a abordagem do inimigo nas diversas circunstâncias da guerra.

O problema era para ser resolvido com a experiência adquirida no Teatro de Operações, mas longe dele, em tempo de paz, com os recursos que só poderiam ser devidamente aproveitados nos centros de estudo e nos estabelecimentos industriais concentrados no Rio de Janeiro, Capital do Império, como foi feito. Para os projetos de obras, a condução dos serviços técnicos e a tarefa do seu planejamento, adaptada às necessidades das operações militares, o Brasil já dispunha do grande valor comprovado dos oficiais do Corpo de Engenheiros, aos quais apenas faltava a experiência da guerra de movimento. Era um período novo em que se entrava, como o provou a Campanha de 1851-1852. Cumpria, pois, aproveitar-se o preparo profissional dos engenheiros, fazendo-os atuar, na guerra, de mãos dadas com a capacidade combatente de oficiais cuidadosamente selecionados nas Armas tradicionais, de modo a compor uma unidade capaz de enfrentar as novas características da guerra, que exigiam a presença, no quadro da Grande Unidade constituída, de uma Engenharia de Campanha.

Foi essa a idéia em que se inspirou a criação do Batalhão de Engenheiros, depois da guerra contra Rosas, dada a expectativa de novas operações que eram de prever, com o clima político-militar instável e ameaçador das fronteiras do Sul.

Feitos os estudos, com o desvelado empenho e a ação oficial que lhe devotou Caxias, estava, assim, decidida a organização do Batalhão de Engenheiros, que deveria

Estudo da Planta da Escola de Aplicação do Exército, na Praia Vermelha, onde foi organizado o Batalhão de Engenheiros. Óleo de Miranda Junior, que figura no salão D. João VI do Palácio Duque de Caxias (Rio). Nele figuram Caxias, então Ministro da Guerra e Presidente do Conselho de Ministros (1855), ladeado por Osório e Polidoro (este comandante da Escola Militar); à direita de Osório, Porto Alegre. Ao fundo, Sampaio, Mallet, Andrade Neves e Cabrita, este último futuro Comandante do Batalhão de Engenheiros.

figurar entre os Corpos da Artilharia, pelas razões acima aludidas. E o local escolhido seria, por isso mesmo, a Fortaleza de São João, onde funcionava a Escola de Aplicação do Exército.

A criação dessa histórica unidade, com a qual começava a surgir a futura Arma de Engenharia, foi determinada pelo Decreto n.º 1.535, de 23 de janeiro de 1855, e logo depois, a 1.º de abril de 1855, ela passava a ter a sua organização como corpo de tropa técnico e unidade de combate, em cujas fileiras passaram a servir oficiais do Corpo de Engenheiros e oficiais combatentes das outras Armas, de acordo com o que foi estabelecido pelo Decreto que vai aqui transcrito no seu inteiro teor:

"Decreto n.º 1.535, de 23 de janeiro de 1855

Crêa um Batalhão de Engenheiros

Usando da faculdade concedida pelo art. quarto da Lei n.º setecentos e cincoenta e dois de quinze de Julho do anno proximo passado: Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º — Fica creado hum Batalhão de Engenheiros de 4 Cias., organizado confórme o Plano a este junto.

Artigo 2.º — Os officiaes combatentes do E.M. e os subalternos das Cias. não fazem parte do quadro do Batalhão, e servirão por Commissão de qualquer das armas scientificas do Exercito. Dos ultimos, porém, poderá ser empregado em cada Cia. hum que não pertença aquellas armas.

Artigo 3.º — O preenchimento das primeiras 4 vagas de Cap. será feito com os officiaes tirados de qualquer das armas scientificas, depois entrarão os capitães deste Btl. em promoção com os officiaes do Corpo de Engenheiros.

Artigo 4.º — Os 4 sargentos mandadores em cada Cia. serão mestres de obra; 2 de madeira, hum de ferro, e outro de pedra, e na mesma proporção serão divididos os soldados artifices.

Artigo 5.º — Os vencimentos dos officiaes do Btl. de Engenheiros serão os de Commissão ativa; e os das praças de pret, aquelles que pela Legislação se achão ou forem estabelecidos para o Corpo de artifices, com excepção dos 2.os sargentos mandadores e dos soldados trabalhadores, que vencerão, estes, o soldo de Infantaria, e aquelles o de mil reis, diários. Conforme os trabalhos em que se ocuparem as praças de pret, se lhes arbitrarão gratificações especiaes.

Artigo 6.º — O destacamento do Btl. se poderá fazer por Cias. ou Sec., para os lugares onde se tornarem necessarios os seus serviços.

Artigo 7.º — O quartel do Batalhão de Engenheiros será na Escola de Applicação do Exercito, creada por Dec. n.º 1.536 desta data, ficando subordinado ao Diretor da mesma Escola (na Fortaleza de S. João).

Pedro d'Alcantara Bellegarde, do meu Conselho, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Guerra, o tenha assim entendido, e expeça os despachos necessarios.

Palacio do Rio de Janeiro, em 23 de Janeiro de 1855. Vigesimo quarto da Independência do Imperio.

Com a Rubrica de sua Magestade o Imperador.

Pedro d'Alcantara Bellegarde."

A simples análise dos termos e do momento político em que foi criado o Batalhão de Engenheiros já define a idéia a que ele era destinado no caso de mobilização. Tratava-se de prover a nossa organização militar de um tipo novo de unidade combatente, dotada de meios, em homens e material, para assegurar o deslocamento e o emprego da tropa das três Armas, resolvendo os problemas de ordem técnica, normalmente enfrentados no campo de batalha, em particular a travessia de cursos d'água, longe do inimigo ou em frente dele, os trabalhos de maior vulto na organização defensiva do terreno e a abordagem e destruição das fortificações inimigas, no curso dos ataques.

A idéia, fruto da experiência, era a de assegurar o êxito das operações táticas com o necessário apoio técnico, em benefício e no quadro de uma Grande Unidade constituída. A própria história das campanhas napoleônicas já mostrava o papel decisivo do fator velocidade, na marcha das operações, principalmente quando o tempo condicionava o seu sucesso, como foi o caso da retirada da Rússia, imposta pelo frio e pelas deficiências logísticas do Exército de Napoleão.

"Os organizadores militares deviam ter presentes os vários exemplos, então recolhidos, e especialmente os dos exércitos que dispunham de unidades de Engenharia, em número suficiente, divididas em pontoneiros e sapadores, estes munidos de couraças e capacetes de aço, a fim de trabalharem mais ou menos defendidos dos tiros do inimigo, quando era Coronel-General da Arma o Marechal Lourenço Gouvion de Saint-Cyr e Comandante-Chefe dos Pontoneiros o famoso General d'Eblé, graças a quem se lançaram as pontes do Beresina, o que salvou grande parte do exército em retirada, na campanha da Rússia" (Gustavo Barroso — O histórico do Batalhão Vilagran Cabrita — Revista *O Cruzeiro,* de 7 de maio de 1955).

No Brasil, já antes da guerra contra Rosas, em 1851, o Ministro da Guerra, Sebastião do Rego Barros, estivera em comissão na Europa, designado para estudar o moderno aparelhamento militar, tendo em vista o preparo do nosso Exército para a guerra. "E ali contratou as duas companhias de atiradores alemães e, também, uma companhia de pontoneiros austríacos, com o competente material, de cujo destino não se teve notícia posterior. O Exército Brasileiro, ainda muito precariamente organizado, teria na Guerra contra Rosas a sua primeira grande experiência sobre o relevante papel da Engenharia e tratava de aproveitá-la com a organização do Batalhão de Engenheiros na antiga Escola de Aplicação, fato que bem demonstra o caráter experimental da primeira organização da Unidade, com os seus efetivos ainda reduzidos.

A Escola de Aplicação do Exército, aquartelada na Fortaleza de São João, era, sem dúvida, a organização Militar mais indicada para promover a preparação e o aparelhamento do Batalhão de Engenheiros que, por isso mesmo, ficaria subordinado ao comando da Escola, servindo, ao mesmo tempo, de unidade de tropa para nela se exercitarem os alunos. Essa vinculação era, também, administrativa. O ato ministerial de 5 de maio de 1855, "declara que os alunos da Escola de Aplicação devem ficar adidos ao Batalhão de Engenheiros, por cuja folha e pret serão pagos, e que os alferes alunos aquartelados na dita Escola deverão receber adicional e etapas."

Mais tarde, a 21 de agosto de 1855, o Ministro determinou "que não se empreguem praças do Batalhão de Engenheiros como remadores dos escaleres da Escola de Aplicação". Era como se ligava a Fortaleza de São João ao seu Quartel de paz, no Morro da Viúva, ao tempo em que era esse o único ponto de acesso à cidade.

A prova de que o Batalhão de Engenheiros tinha ainda uma organização experimental está no fato de que os oficiais combatentes do seu Estado-Maior e os subalternos das companhias não faziam parte do quadro da Unidade (Art. 2.º), devendo servirem por comissão de qualquer das Armas científicas do Exército. Dos últimos, porém, poderá ser empregado, em cada companhia, um que não pertença àquelas Armas.

A vinculação entre a formação de combatentes e o preparo técnico dos quadros do Batalhão de Engenheiros, que teria de ser uma unidade de tipo especial, fica bem estabelecida no artigo 3.º do Decreto de organização:

"O preenchimento das primeiras quatro vagas de Capitão será feito com os oficiais tirados de qualquer das Armas científicas; depois entrarão os capitães deste Batalhão em promoção com os oficiais do Corpo de Engenheiros". Foi por esse critério que comandaram companhias do Batalhão, tanto o Capitão Vlagran Cabrita, pertencente à Arma de Artilharia, como o Capitão José Carlos de Carvalho, que, pertencendo ao Corpo de Engenheiros, foi, no início da organização, o comandante da 2.ª Companhia.

O que ressalta de todos os documentos oficiais emitidos para o fim de organizar-se o Batalhão com uma estrutura flexível, ainda à prova dos estudos e experiências que se processavam, deixa claro que a idéia central é a de criar uma unidade de trabalho em campanha, com capacidade técnica e espírito militar, tanto que, no efetivo das praças, prepondera a qualificação de "trabalhadores", embora ainda não discriminados por especialidades, isto é, pontoneiros e sapadores, como se faria mais tarde. A guerra é que iria moldar a organização definitiva.

O primeiro plano de organização do Batalhão é, nesse sentido, muito sugestivo, convindo, por isso, registrá-lo, como documento histórico:

"Composição das subunidades
uma companhia

Capitão	1
1.º Tenente	
2.º Tenente	
1.º Sgt	1
2.º Sgt	2
2.º Sgt mandadores ..	4
Furriel	1
Cabos de esquadra ...	6
Ditos condutores	2
Soldados artifices ...	24
Ditos trabalhadores ..	48
Ditos condutores	8
Cornetas	2
	99

Recapitulação	*Praças*	*Oficiaes*
Estado-Maior e Menor	8	8
4 Cias.	398	
	406	

Palacio do Rio de Janeiro, em 23 de Janeiro de 1855.
Pedro d'Alcantara Bellegarde".....

PLANO

	officiaes	Praças de pret	Total
Estado-Maior			
Cel ou Ten-Cel Comandante ..			
Major			
Ajudante			
Quartel-Mestre			
Secretario			
Capellão			
1.º Cirurgião			
2.º Dito			
Estado-Menor			
Sargento Ajudante		1	
Sargento Quartel-Mestre		1	
Espingardeiro		1	
Coronheiro		1	
Selleiro		1	
Ferrador		1	
Artifice de fogo		1	
Corneta mór		1	8 (oito)

A organização prevista nos documentos oficiais referidos não foi executada fielmente, talvez por dificuldades sobrevindas na escolha de duas companhias, cada uma delas com 39 praças de pré. Foram designados para nele servirem os respectivos oficiais (avisos de diferentes datas).

O que transparece das sucessivas escolhas para o comando do Batalhão, desde que ele se organizou, é que o critério estabelecido é o de imprimir à primeira unidade da futura Arma de Engenharia o espírito combatente exigido pelas missões a que ela estava destinada na guerra. E isso — é claro — iria depender da perso-

nalidade e das virtudes militares dos seus comandantes. Basta ver a relação deles, até o fim da Guerra do Paraguai:

— Hermenegildo de Albuquerque Portocarrero. Pertencente à Armada de Artilharia — Assumiu o comando no início da organização da Unidade, ainda como major. Por Aviso Ministerial de 24 de julho de 1865, foi designado para comandar o 1.º Batalhão de Artilharia a pé, quando se agravara a agressão do Paraguai. Já como Tenente-coronel, foi nomeado Comandante do Distrito Militar do Baixo-Paraguai. Estava em visita de inspeção ao Forte de Coimbra, quando assumiu o comando da Praça, em situação muito grave e precária para enfrentar o ataque preparado pelo inimigo. Foi aí que passou à História, o primeiro comandante do Batalhão de Engenheiros, consagrado como "o herói do Forte de Coimbra".

— João Carlos Vilagran Cabrita — No dia 8 de agosto de 1856, assumiu o Comando do Batalhão. Pertencia à Arma de Artilharia. Servira, como Porto Carrero e Cunha Mattos, na Missão Militar Brasileira de Instrução, no Paraguai, tendo regressado ao Brasil em 1852, quando foi promovido a capitão por merecimento. Depois de passar o comando do Batalhão ao Major Cristiano Pereira de Azevedo Coutinho, voltou a comandá-lo em 3 de janeiro de 1866, já com a missão de deslocar-se para o Teatro de Operações.

Depois dos Majores Antonio de Castro Viana e José Pedro Heitor, passou a comandar o Batalhão o Tenente-Coronel Francisco Gomes de Freitas, pertencente, também, à Artilharia. A ele coube a honra de conduzir para a Guerra do Paraguai o Batalhão de Engenheiros, mas, a partir da Lagoa Brava, foi chamado para exercer o Comando de uma Brigada de Artilharia, razão pela qual Vilangran Cabrita voltou a comandar a unidade, conservando-se à sua frente até o dia 10 de abril de 1866, quando morreu no combate da Ilha da Redenção.

Assumiu, então, o Comando do Batalhão, interinamente, o Capitão Brasílio de Amorim Bezerra, por muito pouco tempo, até a apresentação do Coronel Conrado Bittencourt. Este foi, sem dúvida, o grande sucessor de

Cabrita, antes e depois dos comandantes interinos Francisco Vilela de Castro Tavares e Felício Pais Ribeiro, pois que lhe coube, depois da passagem do rio Paraná, comandar o Batalhão até o fim da Guerra e trazê-lo, de volta ao Brasil, para o seu aquartelamento na Praia Vermelha.

A galeria desses primeiros Comandantes, figuras destacadas pelo renome e o valor militar, bem demonstra o cuidado com que se organizou o Batalhão de Engenheiros para cumprir os seus destinos de unidade combatente, preparada para cumprir missões técnicas de apoio às outras Armas, em todas as situações táticas.

É o que também se observa pela seleção dos oficiais escolhidos para a sua organização inicial:

Major Comandante-interino — Hermenegildo de Albuquerque Portocarrero.

Ajudante — 1.º Ten Manoel Deodoro da Fonseca (então ajudante do 4.º Btl Art a pé).

Quartel-Mestre — Alferes Manoel Francisco Refugio (então quartel-mestre do 4.º Btl Inf).

Secretário — Alferes Antonio Mattoso de Andrade Camara (do 8.º Btl Inf).

Cmt da 1.ª Companhia — Capitão do Corpo de Engenheiros Dr. José Carlos de Carvalho.

Subalternos — 1.º Ten Joaquim da Silva Maia, do 1.º Regimento de Art a cavalo.

1.º Ten — Henrique de Amorim Bezerra, do 3.º Btl Art a pé.

AS SUBUNIDADES

As 78 praças de pré atribuídas, inicialmente, ao Batalhão, foram distribuídas pelas 2 subunidades organizadas, que ficaram assim constituídas:

1.ª Companhia

Cmt — Capitão Januario Passos.

Subcmt — 1.º Ten Henrique de Amorim Bezerra.

Praças — 39 homens.

2.ª Companhia

Cmt — Cap Dr. José Carlos de Carvalho.

Subcmb — 1.º Ten Joaquim da Silva Maia.

Praças — 39 homens.

Foi esse o ponto de partida do Batalhão no qual se destacaram artilheiros de valor já comprovado, como combatentes, a começar por Portocarrero, o comandante interino, ainda major, e Deodoro da Fonseca, 1.º Tenente, ao lado de oficiais do Corpo de Engenheiros, que comandavam as duas Companhias: Capitão Januário Passos e o Capitão Dr. José Carlos de Carvalho, o grande assessor técnico do Comando Geral, desde o planejamento e o preparo da travessia do rio Paraná, até a fase final, vindo a falecer em conseqüência de moléstia adquirida no Teatro de Operações.

À medida que se agravavam os acontecimentos, o Batalhão foi passando, na sua organização material e no seu quadro de efetivos, pelas mudanças indicadas para o seu emprego na guerra. No dia 9 de setembro de 1862, passo ua comandá-lo o Tenente-Coronel de Artilharia Francisco Gomes de Freitas. E foi a 20 de dezembro de 1864 que partiu para a guerra o primeiro contingente da Unidade, tornando-se claro que não seriam suficientes as duas únicas Companhias de combate de que ele dispunha. O Decreto n.º 3.470, de 22 de maio de 1865 reestruturou a organização do Batalhão, aumentando para quatro o número de companhias. Foi com essa composição e os efetivos de mobilização que ele se preparou para a guerra.

Entre os militares que se destacaram nas fileiras do Batalhão de Engenheiros, ao tempo da Guerra do Paraguai, alternam-se nomes de técnicos e de combatentes vindos das outras Armas, que se integraram no mesmo espírito de trabalho e de luta, em que se forjou, desde aqueles tempos, o espírito da Unidade a que serviram, com a mesma devoção, desde os oficiais superiores até o mais humilde soldado, como foi o caso do

pontoneiro Antônio Augusto Machado, morto em combate, que mereceu do Imperador a cruz da Ordem de Cristo.

Cumpre aqui registrar, como sugestiva indicação, alguns dos nomes que passaram às páginas da História: o Tenente Emiliano de Carvalho, que comandou a ação de sapadores e pontoneiros na operação de 10 de abril de 1866; o Tenente Mascarenhas Arouca, morto no combate de Piraju; o Capitão Floriano Peixoto, comandante de Companhia em períodos intermitentes, de 1866 a 1867, os Tenentes Cristiano Otoni, Cursino do Amarante e Inocêncio de Queiroz, o Tenente Antonio Tiburcio de Souza, várias vezes louvado em Ordem do Dia, inclusive por ato de bravura; Conrado Bittencourt, que foi comandante de Companhia e, depois da morte de Cabrita, comandou o Batalhão até o fim da guerra, durante a qual foi promovido por ato de bravura; Vilagran Cabrita, herói e mártir da Ilha da Redenção, quando comandava o Batalhão; Juvêncio de Menezes, herói da Laguna; Bibiano Sergio Costallat, ferido em Humaitá e morto como general; Cursino do Amarante, comandante de pontoneiros, ferido no Chaco; Deodoro da Fonseca, primeiro Ajudante do Batalhão, que seria mais tarde, o proclamador e Chefe do Governo Provisório da República, tendo como Vice-Presidente o então Tenente Floriano Peixoto. Ambos eram nordestinos de Alagoas.

OS UNIFORMES DO BATALHÃO DE ENGENHEIROS

"Uniforme dos Officiaes:

Os capitães usarão o 2.º uniforme do Corpo de Engenheiros, com o bonnet estabelecido para as praças de pret, porém guarnecido na parte inferior de hum galão de ouro de cinco linhas de largura, e os officiaes em commissão do dito Btl, o 2.º uniforme dos Corpos ou Armas, a que pertencerem, com o bonnet já designado.

Uniforme das praças de pret:

Sobre-casaca — De panno, igual em dimensões ás de que usão as praças dos Corpos do Exercito, com botões amarellos lisos convexos, gola e pestanas com canhões pretos.

Bonnet — De panno, de côr e qualidade da sobre-casaca, de fórma conica, pala horizontal com virolas: listra de panno preto e avivado de branco, tendo por divisa hum castello de metal amarello collocado sobre a listra sem a exceder.

Platina — De panno preto, avivada de branco, com a chamada palmatória de lã branca.

Polaina — De panno preto, abotoada por cinco botões de osso, da mesma côr. Para o trabalho e serviços do quartel a sobre-casaca será substituída por huma camisola de algodão transado azul, dispensando-se as polainas.

Armamento e correame — O armamento das praças de pret constará de clavina com cartucheira de couro preto, correia com escovinha e agulheta, e terçado recto reforçado.

Equipamento — O estabelecido para os Corpos de Caçadores do Exercito.

Palacio do Rio de Janeiro, em 4 de Abril de 1855.

Pedro d'Alcantara Bellegarde."

Como se verifica por esses documentos oficiais, datados de abril de 1855, o objetivo da organização do Batalhão de Engenheiros fora ditado pela experiência da Campanha do Uruguai (1851-1852), que deixara clara a falta de uma unidade de Engenharia de apoio às marchas e às operações dos comandos táticos, para a execução dos trabalhos. Ficara claro que, sobretudo no nível das Grandes Unidades, era imperativa a presença da Engenharia de Combate. Foi essa a conclusão a que chegara Caxias, com o interesse e a experiência que dedicava ao problema da guerra, que ele vislumbrava no panorama político do Prata.

Mas, em 1855, o Ministro da Guerra era Pedro d'Alcantara Bellegarde, voltado muito mais para a Engenharia de tempo de paz. Sua visão era, por isso,

diferente, quanto ao Batalhão de Engenheiros que se tratava de organizar. Basta ver o que consta do seu relatório, como Ministro:

"Por Decreto n.º 1.536 de 23 de janeiro deste ano se deu regulamento à Escola de Aplicação do Exército; e no 1.º deste mês teve lugar a sua instalação. O local escolhido pelo governo foi a fortaleza de S. João, à qual se adicionou uma chácara com alguns edifícios, compreendida entre aquela fortaleza e a da Praia Vermelha, comprada a Joaquim da Silva Nazareth por 25 contos:

Nessa extensão se acomodarão a Escola e o Batalhão de Engenheiros."

"Está organizado, pelo Decreto n.º 1.535 de 23 de janeiro do corrente ano, o Batalhão de Engenheiros. Para o futuro, depois de bem exercitado este Batalhão, tornar-se-á necessário aumentar a sua força, porque deve tomar grande parte nos trabalhos das obras da Repartição da Guerra, e vir a ser o corpo d'onde se tirem melhores soldados para as Colônias Militares."

Bellegarde era, sobretudo, um professor e homem de estudos, autor de vários livros sobre limites do Sul do Império, Geometria Descritiva, Mecânica elementar e aplicada, homem muito ilustre e entusiasta dos empreendimentos civis no campo da Engenharia.

Sua visão dos problemas militares era, como se vê, bem diferente da que caracterizava o pensamento de Caxias, o que explica as idéias diferentes que tinham os dois quanto ao papel do Batalhão de Engenheiros, cuja organização, com o afastamento de Bellegarde do Ministério da Guerra, em 1855, a seu próprio pedido, passaria para Caxias, que o substituiu na Pasta da Guerra.

Em seu primeiro relatório, como Ministro da Guerra, em 1856, Caxias declara ao Parlamento, pensando no Batalhão de Engenheiros, cuja organização era dificultada pelas restrições que se opunham aos aumentos de efetivos:

"Tratando da Escola de Aplicação, o Governo julga dever ponderar-se que a idéia contida no Art 2 do Dec. n.º 1.535 de 23 de janeiro de 1855, que cria um Batalhão

de Engenheiros anexo à dita Escola, não convém que subsista no sentido em que está concebida. Longa experiência tem palpavelmente mostrado que o pessoal dos dois Corpos especiais científicos, Engenheiros e Estado-Maior de 1.ª Classe, não é suficiente para as necessidades do serviço militar de sua especialidade, e do de Engenharia Civil, reclamado pelo desenvolvimento material do país; e, portanto, resultariam inconvenientes a esses serviços se, do quadro atual de tais Corpos se tirassem oficiais para o Batalhão de Engenheiros.

Tirá-los também dos Corpos arregimentados, científicos ou não, fora desfalcar esses Corpos dos oficiais absolutamente necessários para o serviço de sua administração, disciplina, instrução, etc.; além do que esses oficiais, servindo por mera comissão, e um Corpo cujo serviço privativo, cuja administração, disciplina e instrução não são, em sua generalidade, as mesmas dos Corpos a que eles pertencem, necessariamente perderão o conhecimento dos princípios essenciais destas; o que não deixa de ser prejudicial ao serviço, quando eles voltarem ao seu Corpo.

Por todas essas razões, o Governo julga conveniente que os oficiais do Estado-Maior e os subalternos das Companhias do Batalhão de Engenheiros pertençam exclusivamente ao Corpo dessa especialidade, como pelo citado decreto ficaram pertencendo os capitães das quatro companhias do dito Batalhão; por isso que as razões que militaram a favor de ser com estes aumentado o Corpo de Engenheiros, militam no mesmo grau a respeito dos outros oficiais. Atendendo, porém, a insuficiência do quadro do dito Corpo de Engenheiros, para socorrer as necessidades do País, o Governo pede-vos que a autorizeis a aumentá-lo dos oficiais que, além dos capitães, entram na composição do quadro do Batalhão de Engenheiros."

Observa-se, assim, como eram diferentes as visões de Bellegarde, Ministro da Guerra anterior, cujas preocupações prioritárias eram os empreendimentos necessários ao progresso material do País, que dependiam do aumento da Engenharia nas atividades civis, e a de

Caxias, que se opunha a qualquer redução nos efetivos militares mais diretamente ligados às necessidades das operações militares.

Note-se que, por Decreto de 9 de novembro de 1848 Bellegarde foi nomeado Encarregado de Negócios e Cônsul Geral do Brasil no Paraguai, "tendo nesses encargos conseguido celebrar o tratado de Aliança que facilitou o desenvolvimento da política do Império no Rio da Prata", conforme dizia o nosso Governo. Ele regressara do Paraguai em 1853 e, no dia 15 de dezembro do mesmo ano, empossou-se como Ministro da Guerra, quando já estava terminada a Campanha do Uruguai (1851-1852). Em 14 de junho foi exonerado, a pedido, do cargo de Ministro, passando a ser veador da Imperatriz e vogal do Conselho Supremo Militar.

Foi quando Caxias o substituiu como Ministro da Guerra, levando consigo a sua longa experiência e o seu incontrastável prestígio de soldado, para pensar, como era do seu hábito, prioritariamente em termos de preparação do Exército para a guerra, o que explica a sua luta contra quaisquer reduções nos efetivos do Exército, sobretudo quando estava em causa o Batalhão de Engenheiros.

Ele já tinha a idéia fixa, pelas observações da Campanha do Uruguai (1851/1852), da falta que fizera um Batalhão de Engenharia de Combate, dotado de capacidade militar e devidamente aparelhado para as operações militares, o que teria de ser muito diferente de um Batalhão de mão-de-obra para atividades civis da Engenharia em tempo de paz e para os trabalhos nas colônias militares das fronteiras, como pretendia Bellegarde.

Vê-se, pois, que o principal defensor da criação do Batalhão de Engenheiros e da sua capacidade operacional foi Caxias. E ele estava, então, longe de imaginar que iria ter a comprovação do seu acerto, pouco tempo depois, como Comandante-Chefe na Guerra do Paraguai, quando tantos elogios, iria fazer ao valor, à bravura e à capacidade operacional dos nossos engenheiros.

4 A ENGENHARIA AO TEMPO DE CABRITA

Para bem situar a nossa Engenharia, ao tempo de Vilagran Cabrita, cumpre compreender o que era o quadro geral das suas atividades quando o Brasil se tornou independente, em 1822, passando a ser responsável, com política própria e os próprios recursos materiais e humanos, pelo atendimento de todas as necessidades que decorriam dos problemas da nova organização nacional e do imperativo da defesa do País.

É claro que teria de caber à Engenharia brasileira um papel relevante a cumprir, de caráter predominantemente civil, como vinha sendo, no período colonial, o desempenhado pelo Real Corpo de Engenheiros, uma instituição portuguesa que abrigava em seus quadros numerosos e competentes profissionais de outras nações européias que Portugal contratava, dando-lhes honras, postos e vencimentos militares.

Dele se originou o Imperial Corpo de Engenheiros que manteve nos seus quadros, por naturalização voluntária, o principal contingente dos nossos técnicos. Eles iriam assegurar, a partir de então, a execução das tarefas em curso, ampliando-as, de acordo com as novas circunstâncias, com a formação e o aproveitamento dos técnicos nacionais.

Os trabalhos da Engenharia Civil haveriam de ter, inicialmente, natural predominância. E os de caráter militar eram, principalmente, os do mapeamento do território, empreendidos em ordem de prioridade, e os de fortificação, que interessavam mais de perto à defesa do território, na época marcada pela guerra de posição.

O Exército Brasileiro ainda não estava preparado para a guerra de movimento, a que não tardou a ser conduzido pelos problemas que começaram a surgir.

O Imperial Corpo de Engenheiros teve as suas atribuições e o seu emprego assim definidos:

— trabalhos relativos à fortificação permanente e de campanha, organização de projetos e memórias militares;

— construção e reparação de edifícios, pontes, estradas e vias militares;

— levantamento de plantas, cartas geográficas e topográficas, organização de projetos, estatísticas e memórias militares.

Com o problema das guerras no Sul, foi criado, com redução nos efetivos do Corpo de Engenheiros, o Corpo de Estado-Maior de Artilharia, como passo natural para imprimir sentido combatente à organização do Exército. E, como elemento de execução, viria o Batalhão de Engenheiros, que passava a pertencer ao referido Corpo. Por tratar-se de uma unidade de tropa e, ao mesmo tempo, destinada a missões técnicas a organização do Batalhão de Engenheiros continha, não apenas oficiais capacitados para bem cumpri-las, como outros, dotados de valor e espírito combatente, levando já em conta a guerra de movimento. Além disso, a escala hierárquica no Corpo de Engenheiros começava no posto de capitão, ao passo que na Infantaria e Cavalaria vinha desde alferes. Na Artilharia o posto inicial era 2.º tenente.

A distribuição dos comandos de companhias pelos oficiais engenheiros e de Artilharia, estes servindo em comissão temporária, obedecia à idéia de dar equilíbrio às diferentes capacitações dos quadros, com a predominância do espírito combatente. Serviria, assim, o Batalhão de Engenheiros como escola de combatente para o engenheiro militar.

Esse processo inicial de organização explica por que Deodoro, como outros oficiais de Artilharia, considerada como Arma científica, foi, como primeiro-tenente, o primeiro ajudante do Batalhão. Foi assim que Portocarrero

serviu como primeiro Comandante, Tiburcio e Conrado Bittencourt comandaram companhias, como oficiais de Arma científica. Os subalternos podiam ser de qualquer Arma.

É claro que a organização inicial do Batalhão de Engenheiros, constante do Decreto de 1.º de abril de 1855, tinha caráter experimental. Faltava-lhe a sanção da experiência. E esta viria, dez anos mais tarde, quando eclodiu a Guerra do Paraguai, na qual a nossa Engenharia teve a sua primeira e grande experiência, como instrumento de poder militar.

Ela dispunha, para isso, do Corpo de Engenheiros, cujos técnicos eram normalmente empregados em trabalhos de construção civil ou militar, em tempo de paz e, do Batalhão de Engenheiros, que foi organizado em 1855, como determinou o Decreto n.º 535, de janeiro de 1855. Ele deveria ser, na guerra, o seu elemento de operação, de emprego e de mão-de-obra, com os equipamentos ainda rudimentares da época.

Os problemas que se apresentaram na guerra, pela amplitude e complexidade, constituíam, desde o começo, verdadeiros desafios, os dois maiores dos quais foram a travessia do rio Paraná e a estrada do Chaco, que tiveram uma influência decisiva nos rumos da guerra.

Na análise da operação da travessia do Paraná, o que mais importava era a sua coordenação no plano tático e no plano técnico, dentro da idéia de manobra, que deveria bem combiná-los. Surgiriam, aí, as duas grandes figuras da Engenharia: o Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, do Corpo de Engenheiros, o Dr. Carvalho, como era chamado na tradição da Escola Central do Exército, onde se formavam os nossos grandes engenheiros, e o Tenente-Coronel Vilagran Cabrita, que comandava a defesa da Ilha da Redenção.

Eram o técnico e o combatente, que se somavam, naquele primeiro e difícil contato da Engenharia como a realidade da guerra. Tornou-se necessário caracterizar, agora para as missões no campo de batalha, o papel que deveria caber aos oficiais do Corpo de Engenheiros, até então empregados, como norma, nos trabalhos de Engenharia Civil, em tempo de paz. Tratava-se de uma fase

nova na história da nossa Engenharia. Foi, em face das imposições da guerra, que o Ministro da Guerra, Angelo Moniz da Silva Ferraz, baixou as Instruções publicadas na Ordem do Dia 505, de 5 de março de 1866 (art. 6) que prescreviam para os engenheiros do Corpo as seguintes atribuições:

1 — trabalhos de fortificação permanente e de campanha;

2 — ataque e defesa das praças, dos postos destacados, ou de campos entrincheirados;

3 — reconhecimentos preparatórios para tal fim;

4 — construção de pontes, estradas, passagens e vias militares;

5 — levantamentos de cartas geográficas e topográficas;

6 — organização de planos, estatísticas, itinerários e memórias militares.

Na realidade, porém, os engenheiros recebiam, além dessas, as missões mais variadas, e serviam, permanentemente, de conselheiros juntos aos Comandos em operações.

O Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho era ainda major quando foi nomeado, em 17 de maio de 1865, "Chefe da Comissão de Engenheiros do Exército em Operações no Sul do Império" e, por Aviso de 20 de maio, para a mesma função no Exército em operações. Em julho do mesmo ano, ele já estava em franca atividade, nos trabalhos necessários ao deslocamento do Exército. Cumpria-lhe fazer os reconhecimentos prévios, escolher e organizar os estacionamentos, determinar a direção da marcha e preparar a passagem nos obstáculos do terreno, melhorar ou abrir estradas, além de incumbir-se de todos os outros serviços técnicos determinados pelo Comando. Um deles foi, por exemplo, o lançamento de uma ponte no arroio Juqueri, cuja descrição se encontra no seu relatório de 1.º de agosto de 1865.

Durante a marcha do Exército para Corrientes, o Tenente-Coronel Carlos de Carvalho teve a missão de antecipar-se à coluna e preparar a passagem do rio Mocoretá, que ele descreve nestes termos:

"À vista do estudo feito, três foram os pontos escolhidos: o Passo da Bica, meia légua acima da foz; o Passo da Cavalhada, um quarto de légua mais acima, e o Passo da Diligência, ainda duas léguas acima. Neste último passou a Brigada do General Neto, no dia 25, em uma balsa e uma grande barca de passagem, e nesse mesmo dia, às 2 horas, começou a passar o Exército nos outros dois passos, ficando terminada a passagem no dia 30, ao meio dia, sem o menor incidente.

Os meios de que dispúnhamos constavam apenas de três pontões de goma elástica, quatro chalanas, construídas de propósito, e duas canoas, que foram compradas no Mandisobi. Aqueles pontões prestaram-se maravilhosamente a seu fim, e, se tivéssemos pelo menos mais seis, teríamos efetuado a passagem em dois dias, em lugar de quatro. Entretanto, a travessia de 14.000 homens, com grande bagagem, nove baterias e mais duzentas viaturas, sobre um rio, como o Mocoretá, que nessa mesma ocasião tinha 50 braças de largura e duas de profundidade, e em tão curto espaço de tempo, é um fato novo nestes países, que chamou a atenção do Exército argentino e da imprensa de Buenos Aires".

Essa observação do Tenente-Coronel Carlos de Carvalho, como chefe de Comissão de Engenheiros, e os seus relatórios a respeito da improvisação de passagens para atravessar os cursos de água, ao longo do itinerário de deslocamento das colunas, representam, para a história da Engenharia, um documento histórico precioso.

Ele mostra, antes de tudo, que os oficiais do nosso Corpo de Engenheiros, habituados com outros gêneros de atividades técnicas, passavam a enfrentar e resolver os problemas de engenharia numa guerra de movimento, com a preocupação de ganhar tempo e de recorrer aos meios de fortuna e ao poder de improvisação.

A Engenharia ainda não dispunha de meios orgânicos próprios, para transpor os obstáculos. Era preciso

aproveitar, com inteligência, os recursos locais, requisitados ou adquiridos, o que exigia a antecipação dos reconhecimentos, ao longo do eixo de marcha. A experiência começava a ser adquirida por força das circunstâncias. Tudo era escasso no estágio de progresso em que ainda estagnavam os povos daquelas regiões longínquas, inclusive a mão-de-obra especializada.

Os problemas iriam crescer de importância, à medida que se marchasse na direção do inimigo, principalmente porque ele haveria de opor novos e bem maiores obstáculos à nossa marcha. Era o que já se tornava claro à Comissão de Engenheiros de José Carlos de Carvalho. E isso o obrigava a pensar para a frente, fazendo previsões, conforme se vê, nos seus relatórios ao General Osório. Daí, a observação feita de que a travessia sobre um rio de tal largura e profundidade em tão curto espaço de tempo, "é um fato novo nestes países, que chamou a atenção do Exército argentino e da imprensa de Buenos Aires".

Era a estréia da nossa Engenharia na guerra de movimento, ao mesmo tempo que se verificava o entrosamento dos técnicos, representados pelos oficiais do Corpo de Engenheiros, e dos combatentes do Batalhão de Vilagran Cabrita, com os quadros e a tropa, organizados em unidade de combate, em cujas fileiras já se estreitavam esses laços, desde a composição com oficiais engenheiros e oficiais combatentes escolhidos nas outras Armas, pelas qualidades de soldado: Tiburcio, Deodoro, Floriano e muitos outros.

Marchávamos para a operação decisiva da transposição do rio Paraná. Ele tinha, do outro lado, o inimigo organizado defensivamente, o que bem mostra o papel que nela estava destinado à nossa Engenharia, desde a reunião de meios e a escolha das frentes de passagem mais favoráveis, até a execução da travessia, que tinha de ser feita à viva força. E viria, depois, a progressão no território inimigo, praticamente desconhecido, a exigir novos reconhecimentos e a improvisação de estradas, de acordo com o Plano de Manobra do Comando Aliado.

A Engenharia teria que atuar em estreita consonância com as decisões do General Osório, Comandante do

1.º Corpo de Exército, mas é claro que, para tomá-las ele necessitava do assessoramento técnico do seu conselheiro natural e permanente, que foi o Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, Chefe da Comissão de Engenheiros.

Ele era, para Osório, uma espécie de Comandante da Engenharia do 1.º Corpo de Exército, no entendimento moderno da expressão. Tinha que assessorar diretamente o condutor da operação, principalmente no planejamento que deveria definir as suas grandes linhas, opinando quanto às possibilidades da sua execução em face dos meios disponíveis.

A operação da travessia do Paraná transcendia, porém, o nível do Comando do Corpo de Exército, que não era livre na sua decisão. Ela dependeria muito do Almirante Tamandaré, pelo papel importante que teria a Esquadra, com as suas possibilidades e restrições de apoio, que dependeria do calado do rio nos pontos indicados para atender ao alcance do fogo dos canhões. Tratava-se, como se sabe, de uma operação combinada em que intervinham as forças terrestres e navais. Além de tudo, a Tríplice Aliança obedecia ao Comando-Chefe de Mitre.

Vê-se, pois, a envergadura da operação, na sua amplitude e complexidade, o que exigia unidade de vistas e de ação, a começar pela escolha da frente de travessia, levando em conta as condições do espaço na margem inimiga para a rearticulação do dispositivo depois da travessia e o prosseguimento das operações, no seu território, ainda muito mal conhecido.

No dia 21 de março, recebeu Osório o convite de Tamandaré, também enviado a Mitre (Argentina) e Flores (Uruguai), para juntos, a bordo, examinarem o ponto mais conveniente para a passagem do Exército. A operação começava, afinal, a definir-se, e o contentamento do General Osório foi ainda maior porque lhe chegara, pouco antes, a seguinte carta do Tenente-Coronel Carlos de Carvalho, pela qual se vê que o problema era encarado tendo em vista, não apenas as condições da travessia,

como as operações que viriam depois, devendo ser consideradas, desde logo, no plano a estabelecer:

"Cumpre-me declarar a V. Excia. que todo o trem de que precisamos para a passagem do Exército está completamente pronto, e de conformidade com as ordens que de V. Excia. recebi; e que, portanto, as operações podem ter começo, desde que V. Excia. julgar acertado.

Entretanto, como *me parece fora de dúvida que o sítio de Humaitá se seguirá imediatamente à passagem do rio,* estou aproveitando o tempo em acabar de preparar o material de que precisaremos para o sítio, convindo notar que só resta acertar algumas máquinas, distribuir e fazer embarcar os meios precisos para os trabalhos de fortificação".

Parece realmente admirável esse espírito de previsão de José Carlos de Carvalho, ao considerar a operação no seu conjunto, para não perder tempo, depois, no seu prosseguimento. Êle abrangia, assim, no seu estudo prévio, a transposição do rio, numa operação em força, caracteristicamente dinâmica, e, ao mesmo tempo, como lances inseparáveis, os trabalhos de fortificação para o sítio do Humaitá.

Essa visão global de um problema inteiramente novo para a Engenharia brasileira era a de um espírito formado na Escola Central do Exército, quando a guerra era encarada em termos ainda muito teóricos, pela falta de experiência dos quadros destinados, em geral, aos trabalhos de construção civil. Mas, o "dr." Carvalho já formara o seu conceito profissional, antes da guerra, como professor, na Escola Militar, da Cadeira da Arte da Guerra, que compreendia a tática e a estratégia, além da Fortificação Passageira, Castramentação e Topografia.

Firmara os seus conhecimentos na leitura dos tratados clássicos e no interesse com que lia e acompanhava a evolução do assunto nos Exércitos modernos. E era por isso que Osório mais o admirava, julgando indispensável a sua presença, como conselheiro técnico do Comando tático, tanto que, ao ter ele de ausentar-se do Teatro de Operações, por muito pouco tempo, para vir à

Corte, não tardou uma carta de Osório a Ferraz, Ministro da Guerra, encarecendo o seu regresso urgente, com esta explicação: "ele me faz muita falta".

É que se tratava de um engenheiro responsável e previdente que bem caracterizava a transição da mentalidade, antes reinante, para as circunstâncias reais da guerra, com o espírito atilado para abrir o novo caminho da Engenharia brasileira, com base nos conhecimentos que já possuía, adaptados à realidade do Teatro de Operações. O Corpo de Engenheiros começava a entrar numa época nova, em que se ligavam mais estreitamente a técnica e a tática, inclusive pela presença dos seus oficiais na primeira unidade de combate da Arma, que era o Batalhão de Engenheiros.

Basta ver o que ele já pensava, no relatório de 12 de dezembro de 1865, sobre a passagem do Paraná:

"Dos diversos passos de que pode o Exército utilizar-se, até o povo de Itati, o que me parece mais vantajoso é o de Itapiru, algumas braças abaixo do da Pátria, *ainda que se tenha de atravessar a viva força,* em qualquer ocasião. Não só pelas circunstâncias topográficas, como pelas facilidades de ir até lá o Exército, encontrando bons acampamentos, o que não acontece nas estradas que vão a outros passos, que são de terrenos alagadiços e cortados por enormes e repetidas lagoas.

A largura do rio no Itapiru é interrompida por *uma ilha seguida de um banco de areia, que pode proteger e mascarar muito os trabalhos* a que tivermos de proceder, se com efeito o Exército se dirigir para esse Passo. Na margem esquerda temos posições para a artilharia, que não seriam melhores se tivessem sido preparadas de propósito, e, além de todas essas vantagens, que fazem dar preferência ao Passo de Itapiru, ocorre a enorme conveniência de ser a margem oposta mais descampada nesse lugar que nos outros, quando a de cá é coberta por um mato cerrado que nos facilitará muito os trabalhos, fornecendo-nos, também, muito material. Finalmente, deve ser muito atendida a circunstância das menores distâncias que terá de percorrer o Exército, e a

excelência dos caminhos, se passar no Itapiru, circunstância essa que se dá tanto deste como do outro lado do rio".

Apesar disso, a escolha do ponto de passagem foi objeto de divergências entre Osório e Tamandaré, nas conferências que tiveram. O Almirante era partidário do Passo da Pátria, onde o Exército teria todo o apoio da Esquadra, ao passo que Osório, como Mitre, preferia passar pelo Itati, a fim de evitar o objetivo de Humaitá e porque não havia, entre o rio e o Passo da Pátria, espaço suficiente para o dispositivo de partida na margem inimiga. De qualquer modo, fosse qual fosse o ponto escolhido, vê-se claramente que o problema da travessia era muito complexo e não comportava soluções improvisadas.

Estabelecido, afinal, o ponto de transposição, Osório chamou o Tenente-Coronel Carlos de Carvalho a Tala-Corá, para solicitar-lhe um balanço dos meios já disponíveis, o que foi feito pelo Chefe da Comissão de Engenheiros em Relatório de 24 de fevereiro de 1866:

"Para passar o rio Paraná existem no Exército os seguintes meios: 43 canoas completamente equipadas, podendo transportar 1.075 praças; 2 batelões, que transportam 120 passageiros e 9 pontões de goma elástica, que transportam 225. Ao todo, 1.400. Existe mais um vapor de excelente marcha, para rebocar. Estão a chegar de Montevidéu e Buenos Aires mais 2 vapores destinados para o mesmo fim. O vapor S. Paulo, fretado para o serviço do Exército, pode empregar-se também neste mister, e, segundo estou informado, pode transportar 400 praças. O Sr. Visconde de Tamandaré prometeu dar para o serviço da passagem 4 dos pequenos vapores da Esquadra e 3 ou 4 chatas. A vista da atividade com que se trabalha em Corrientes, ter-se-á até o dia 10 do mês próximo futuro mais 50 canoas para 1.250 praças, 2 batelões para 120 e 6 balsas para a Artilharia, cavalhada, além dos meios de defesa que ali se estão preparando. Nos primeiros dias do mês de março ficará pronta a grande chata que V. Excia. mandou construir em Corrientes. Temos na cidade pranchões de pinho, grande quantidade de cabos de diversas bitolas, ferro, pregos e, enfim, todo o material e matéria-prima de que se pode necessitar

para empreender qualquer construção que o tempo permitir".

O perfeito entendimento entre Osório e o Tenente-Coronel Carlos de Carvalho a respeito da travessia do Paraná pode ser estimado por esta resposta que o General lhe enviou no dia seguinte:

"Muito me alegrou a sua comunicação. Agora, é conveniente que vá fazendo conduzir para o Passo de S. Ana, não esquecendo as munições de guerra, que devem ficar embarcadas. No mesmo trem pode vir a força que tem de reunir-se ao Exército, inclusive o Batalhão de Engenheiros, se o respectivo comandante entender melhor. Avise ao fornecedor para pôr-se em movimento. No Passo de S. Ana está o gado de fornecimento, e há bom porto e campo para o desembarque; ali está uma guarda da Brigada Ligeira, e fica talvez légua e meia deste acampamento. Amanhã vou com o General Mitre e Flores para nos entendermos sobre o reconhecimento do rio. A minha boiada e cavalhada já chegaram de Riachuelo".

Vê-se, por esse diálogo epistolar, muito comum entre Osório e o Chefe da Comissão de Engenheiros, como foi perfeito o entendimento do Comandante do Corpo com o seu assessor técnico. Graças a ele se tornaram fáceis e objetivas as conversações entre os três chefes da Tríplice Aliança, a respeito da travessia do rio Paraná, uma operação de grande envergadura, envolvendo problemas de várias naturezas e muitos complexos, que não poderia realizar-se com o êxito que a consagrou se não tivesse havido um entendimento tão perfeito em toda a escala de comando, desde os representantes da Tríplice Aliança e, do lado brasileiro, entre o Exército e a Marinha, que constituíram um combinado solidamente harmônico, durante a montagem e os reconhecimentos da operação, até o final da sua execução.

Para a nossa Engenharia ainda pouco afeita a problemas militares de tão alta envergadura, pois mal procurava assimilar a experiência da Campanha Cisplatina (foi dela que surgiu, em 1855, o Batalhão de Engenheiros), a Guerra do Paraguai foi o imenso laboratório por que passou o Brasil para criar uma organização militar, testada, em todos os aspectos, com as sanções duras e

reais do Teatro de Operações durante cinco anos a fio, ao longo dos quais a Engenharia teve de sofrer profundas transformações, na sua estrutura e na sua mentalidade, para realizar a sua vocação de vir a ser, ao mesmo tempo, uma organização técnica e uma Arma combatente. Foi assim que ela atuou, desde o hercúleo trabalho para assegurar a marcha do Exército, através de estradas difíceis ou da abertura de caminhos, vencendo os constantes obstáculos do terreno, os deslocamentos para a concentração.

Uniram-se o Corpo de Engenheiros, com os seus técnicos, e o Batalhão de Engenheiros, com o seu espírito combatente, desde as portas do inimigo, até a Campanha das Cordilheiras e a vitória final, para o surgimento da Arma de Engenharia, tal como veríamos, nos nossos dias, lutando com a FEB na Itália.

Depois da travessia do rio Paraná e da abertura da estrada do Chaco, os seus feitos iniciais de maior projeção na Guerra do Paraguai, iriam suceder-se as lutas intermináveis do dia-a-dia, na grande escola da guerra, entremeadas de sucessos e insucessos, que custaram muitas vidas e puseram à prova o estoicismo e a bravura dos combatentes da Engenharia, nos banhados inóspitos, nos chacos e atoladeiros, nas escarpas das fortificações e, até, na luta corpo-a-corpo, através dos quais ela se afirmaria, se glorificaria e se cobriria de louros, como Arma de Combate.

Muitos episódios históricos ficariam sepultados nos arquivos ou perdidos na voragem do tempo, se não tivéssemos tido a sorte de lê-los e guardá-los, nos velhos livros Quartel-Mestres, já perdidos em incêndios, inundações ou por descaso dos responsáveis. Este livro é, por isso, uma oportunidade para que eu deixe nele registrados certos trechos esparsos que guardei das minhas pesquisas, desde tenente, cotejando-os com as Ordens do Dia dos tempos do Paraguai, para que não fiquem definitivamente perdidos. É uma espécie de retrato de conjunto da Engenharia em ação na guerra, a ser composto em certos instantâneos da participação que nela tiveram os nossos engenheiros, conforme consta dos seus assentamentos, que eu próprio copiei, desde 1926, para reproduzi-

los algum dia. E agora me dou conta de que eles já não existem.

Com base neles, creio ser possível reconstituir a imagem de conjunto da nossa Engenharia, ao tempo de Vilagran Cabrita, fazendo justiça aos heróis esquecidos no silêncio dos tempos, como procurou fazer, para o conjunto do Exército, a obra clássica e benemérita de Dionísio Cerqueira, as suas "Reminiscências da Campanha da Guerra do Paraguai", em que está bem presente a nossa Engenharia, a começar pelas suas três figuras maiores: Vilagran Cabrita, José Carlos de Carvalho e Conrado Bittencourt.

5 RUMO AO TEATRO DE OPERAÇÕES

Depois de todas as providências e mudanças para assegurar-lhe a plena operacionalidade, já com o efetivo de 4 companhias, o Batalhão se deslocou para a Guerra do Paraguai com a seguinte organização:

Comandante — Tenente-Coronel de Artilharia Francisco Gomes de Freitas, logo depois designado para comandar uma Brigada de Artilharia, sendo substituído pelo Major Vilagran Cabrita, previsto para o comando, como Tenente-Coronel.

Fiscal — Major de Artilharia João Carlos de Vilagran Cabrita, promovido, em março de 1866, a Tenente-Coronel, já no comando do Batalhão.

Cmt da 1.ª Companhia — Capitão Agostinho Marques de Sá, do Corpo de Estado-Maior de 1.ª classe.

Cmt da 2.ª Companhia — Capitão Brazilio de Amorim Bezerra, que substituíra o Capitão José Carlos de Carvalho, do Corpo de Engenheiros, chamado pelo General Osório, para seu assessor técnico.

Cmt da 3.ª Companhia — Capitão Conrado Bittencourt, que comandaria o Batalhão desde a morte de Cabrita até o fim da Guerra e o regresso ao Brasil.

Cmt da 4.ª Companhia — Capitão Luiz Henrique de Oliveira.

Subalternos — Tenentes: Secundino Filofiano de Melo, José Ferreira da Costa, Antonio Tiburcio Ferreira de Souza, Rodrigo Luiz Batista, Ataliba Manoel Fernan-

des. Alferes: João Soares Neiva, Carlos Luiz Woolf, Pedro Guilherme Meyer, Francisco Antonio Carneiro da Cunha, Eudorico Emiliano de Carvalho. 2.º Tenente: Albino Rostero. Alferes-alunos: Antonio José Maria Pego Junior, José Tomaz Carneiro da Cunha, Afonso Pires de Carvalho e Albuquerque.

Essa organização inicial com que o Batalhão partiu para a Guerra foi sofrendo as alterações impostas pelas circunstâncias, até que a 1.º de julho de 1867, em Tuiuti, o Comandante-Chefe verificou ser imprescindível uma reorganização de estrutura, com a criação de uma Companhia de Pontoneiro e outra de Artífices, elevando-se, assim, para seis, o número de subunidades. O emprego do Batalhão era feito, normalmente, por destacamentos, em áreas diferentes, conforme as necessidades de apoio dos diferentes comandos.

Foi assim que o primeiro contingente do Batalhão de Engenheiros foi destacado, ainda quando se encontrava no quartel da Praia Vermelha, seguindo destino para Frei Bento, em 20 de dezembro de 1864, quando ainda nem estava concluída a sua organização completa. Outro contingente partiria para a guerra a 18 de fevereiro de 1865, por necessidades de apoio. E somente no dia 14 de junho de 1865 a unidade se deslocou do seu aquartelamento na Fortaleza de São João, para o Teatro de Operações, com os quadros, a tropa e o material da dotação prevista.

A verdade é, porém, que a mobilização do Exército se tornou muito difícil porque, apesar da afronta sofrida pelo Brasil, dos atentados à soberania nacional e da invasão do nosso território, a guerra não parecia ser olhada, pela política no poder, como decisão sem alternativa. Ela não contou, no início, com todo o apoio do Governo e da Nação, como ocorreu depois, por imposição dos acontecimentos. Houve, de início, muitas necessidades não atendidas, o que dificultou, no caso do Batalhão de Engenheiros, o aumento de efetivos e a provisão de equipamentos, julgados imprescindíveis. As divergências e protelações no âmbito do Governo comprometeram a firmeza do apoio oficial no grau que se impunha em tão grave emergência. A Nação prontamente se uniu, em

movimento unânime e espontâneo que abrangeu pela primeira vez a população de todo o território. Basta ver a benemérita ação dos Voluntários da Pátria.

O Exército passava a ser, na verdade, a própria Nação ofendida e provocada. Os políticos terminaram por compreendê-lo. E Caxias, assumindo o seu comando, para remediar o desastre, operaria, mais tarde, o milagre de montá-lo, fardá-lo e equipá-lo, em tempo relativamente curto, a despeito das dificuldades que enfrentou e de certa resistência passiva que tinha as suas origens, ao que constava, nos bastidores da Corte.

Isso acarretou grande perda de tempo, refletindo-se no ímpeto ofensivo do Exército Aliado, o que o inimigo soube bem aproveitar, além do que houve muitos problemas não adequadamente resolvidos no processo da mobilização nem comportavam solução de última hora, particularmente quanto à Engenharia, que tinha uma organização mais complexa, quanto ao equipamento militar. E a verdade é que ela, a bem dizer, iria fazer a sua estréia no Teatro de Operações de uma Guerra para a qual evidentemente não estávamos preparados. Era preciso tudo prever e fazer, no devido tempo, até mesmo para enfrentar o problema do próprio movimento de concentração do Exército, no nosso próprio território, e ainda longe do inimigo.

Era o terreno, o nosso terreno, que se incumbia de destruir, nos penosos deslocamentos das nossas forças, o seu valor combativo, ceifando-lhe os efetivos, emagrecendo ou sacrificando a cavalhada, além de impor-lhe um desgaste de energias a tal ponto que, ao abordarmos as fronteiras da guerra, as longas paradas que o Exército era forçado a fazer incumbiam-se de realizar o jogo do adversário, retardando a nossa marcha e reduzindo a nossa capacidade operativa pelas próprias deficiências da nossa organização, a do território e a do aparelhamento técnico para vará-lo, com velocidade, nos eixos prováveis de mobilização.

Esse era um dos problemas básicos a enfrentar, quando se tratava, numa guerra de proporções tão grandes e inéditas no Continente, de fortalecer a capacidade operacional do Exército, que tinha de atuar em largos espa-

ços, desde a concentração até as necessidades da manobra, em território praticamente desconhecido.

Daí, o papel relevante que iria caber, e que coube, à Engenharia, em todas as fases da Campanha. Apesar de minguada, sem experiência militar, mal equipada e muitas vezes mal compreendida, ela chegou a causar admiração e surpresa, na vastidão do Teatro de Operações e nos lances mais heróicos da guerra, como se observa dos elogios oficiais e das crônicas da Campanha do Paraguai.

O que ela realizou, em proveito da vitória das armas brasileiras, nunca foi narrado com a análise do conjunto dos seus feitos, como ocorre sempre na história das guerras, em cujas páginas o que passa para o futuro são muito mais os lances decisivos e as figuras dos chefes notáveis que os realizaram, ficando, em geral, esquecido o trabalho anônimo dos engenheiros, muitas vezes de influência decisiva nas manobras dos Exércitos, como foi o caso da travessia do rio Paraná e da realização da estrada do Chaco.

E esse trabalho se impunha para assegurar o êxito das operações. Eles venciam os obstáculos que poderiam comprometê-lo, desde os primeiros movimentos da concentração das tropas, até a abordagem das fortificações do inimigo, em que o engenheiro era ao mesmo tempo o técnico e o combatente.

Em meados de julho, para alcançarmos Concórdia, foi necessário transpor o arroio Juqueri que, na época, representava o valor de um grande curso d'água. As águas do rio Uruguai subiram com as cheias, e o arroio, represado por elas, não dava nenhum vau e continuava a crescer. A colaboração da Engenharia foi, então, valiosíssima. O Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho teve que dirigir a construção de uma ponte flutuante (com barcos de requisição), construída pelo Batalhão de Engenheiros, pela qual passou, no dia 15, o Exército de Mitre. É interessante considerar que o Batalhão não dispunha, ainda, da companhia de pontoneiros nem de instrução especializada. A guerra é que ia impondo e suprindo, por força das circunstâncias, essas necessidades, não previstas em tempo oportuno. Os trabalhos

eram, porém, executados com relativa eficiência, pela conjugação do patriotismo, do valor e da abnegação dos elementos da nossa Engenharia Militar. Só mais tarde, em 18 de julho de 1867, iria ser criada uma companhia de pontoneiros, especializada (a 5.ª Cia.), além de um Corpo autônomo de pontoneiros, que só teve existência durante a guerra.

Mais adiante, defrontava-se o Exército com o Mandisovi, com o Mocoretá etc. e já a nossa Engenharia, chamada, constantemente, para assegurar o deslocamento das tropas e dos Serviços, figurava, em primeiro plano. Sem ela não era possível transpor os sucessivos e grandes obstáculos que o terreno, muito antes do contato com o inimigo, já nos antepunha.

"Os doutores e científicos" do nosso Exército sofriam da parte de alguns dos seus camaradas a mesma guerra que era feita pelos *troupiers* de Napoleão I a *Monsieur Problème*. Assim chamavam aos que saíam da Escola Politécnica de Paris.

Mais tarde, mudou o grande Osório de opinião, vencido pela evidência dos relevantes serviços prestados pelos "distintos oficiais", comenta o General Dionísio Cerqueira, recordando fatos de que foi testemunha pessoal e autorizada.

O Batalhão de Engenheiros, já então reclamado em todos os momentos difíceis, lograra iniciar, à custa do seu trabalho, da sua abnegação e do seu patriotismo, a história aureolada e imortal da nossa Quarta Arma. E, quando ele acampou na Lagoa Brava, a 3 de janeiro de 1866, sob o comando interino de Vilagran Cabrita, a sua vida, de menos de onze anos, já representava uma grande história. Faltava-lhe, apenas, o batismo de sangue, que ele estava nas vésperas de receber.

Já se observa, então, o nascimento de uma nova mentalidade, imposta pelos problemas enfrentados, juntos, no curso da campanha. Os homens da Engenharia, fossem quais fossem, os técnicos e os combatentes, já não se distinguiam entre si, no empenho por bem cumprir as missões, em que todos eram igualmente necessários. Estreitavam-se, além disso, os laços da estima e

da camaradagem, nas contingências difíceis do serviço de campanha. Respeitavam-se, uns aos outros, pelo valor próprio com que cada um contribuía para ajudar os outros, quando havia dificuldades a vencer, em benefício das missões comuns.

Impunham-se os engenheiros pelos conhecimentos próprios e os recursos técnicos, às vezes improvisados, graças à experiência, já mais exercitada nos trabalhos técnicos. Mas também se impunham os combatentes, no manejo das armas, nos lances da iniciativa própria e no instinto para a luta, em seus lances mais difíceis. Revelavam-se, de parte a parte, a mesma disposição, o mesmo desassombro e a mesma dedicação, pela consciência do dever militar com que todos, irmanados nas ações técnicas ou táticas, cumpriam as suas missões.

Criava-se, assim, nas fileiras da Engenharia, que se tornava uma só, o espírito de corpo, que passaria a predominar na Engenharia de Combate, desde esses tempos já remotos, dos seus primeiros tempos.

Essa é a grande observação que fazemos ao longo da história da Guerra do Paraguai, pela comparação entre o que era, antes, a Engenharia brasileira, até a campanha do Uruguai, contra Rosas e Oribe, e o que ela passou a ser, por imperativo de uma Campanha muito mais ampla e duradoura, para a qual se mobilizaram as energias e os recursos de toda a Nação.

Foi esse o fruto da experiência da guerra contra Rosas, quando o nosso Exército passou a atuar em Grandes Unidades constituídas. Eram, então, grandes e constantes as dificuldades que elas encontravam para superar os obstáculos do terreno, principalmente quando se tratava de transpor os cursos d'água, pela falta de equipagens e de pessoal treinado no seu emprego.

Esse grande entrave, que comprometia a eficiência do Exército em operações, dera lugar, depois da campanha de 1851-1852, à criação do Batalhão de Engenheiros, em 1855. Faltava-lhe, então, a experiência da guerra, que viria, precisamente, dez anos depois, com a campanha do Paraguai. E Vilagran Cabrita já está presente nas fileiras do Batalhão que servira de base à criação da Arma. Ele comandara, como capitão, uma das compa-

nhias da legendária unidade, em cujas fileiras foi promovido a major, para, finalmente, assumir o seu comando e levá-la para a Guerra, já como tenente-coronel, posto em que iria morrer, na Ilha da Redenção.

A MARCHA PARA O INIMIGO

Foi por Decreto de 18 de maio de 1865 que o Governo do Império nomeou o Brigadeiro Osório para comandar o Exército brasileiro em operações contra o Paraguai, de acordo com o "Tratado da Tríplice Aliança", celebrado em Buenos Aires no dia 1.º de maio. E a 8 de julho seguinte Osório era promovido ao posto de Marechal-de-Campo.

Em agosto, à frente do Exército, ele rumou para o Norte, acampando, sucessivamente, em Gualégnaisito (agosto), no Mandisobi-Chico (setembro) e no Mocoretá (outubro), de onde marchou para atingir Mercedes no dia 23, terminando por acampar em Cuencas, de onde prosseguiu para chegar no dia 21 de dezembro a Lagoa Brava.

Já na marcha para Mocoretá, tendo em vista a natureza do obstáculo, ele se fez preceder por um reconhecimento sob a direção do Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, seu assessor técnico, a quem deu a missão de estudar a passagem do rio e escolher os pontos mais favoráveis para a passagem.

Tratava-se de uma operação estritamente técnica, porque seria efetuada longe do inimigo, tendo Carlos de Carvalho escolhido os seguintes pontos: o Passo da Bica, meia légua acima da foz; o Passo da Cavalhada, um quarto de légua mais acima, e o Passo da Diligência, ainda duas léguas mais acima. Neste último passou a brigada do General Neto, no dia 26, em uma balsa e uma grande barca de transporte fluvial. E, nesse mesmo dia,

às 14 horas, começou a passar o grosso do Exército nos outros dois passos. A operação de passagem terminou no dia 30, ao meio-dia, em completa normalidade.

Os meios de que dispúnhamos constavam apenas de três pontões de goma elástica, quatro chalanas, construídas de propósito, e duas canoas compradas no Mandisovi. Aqueles pontões prestaram-se maravilhosamente ao seu fim, e, se tivéssemos pelo menos mais seis, teríamos efetuado toda a passagem em dois dias, em lugar de quatro, conforme esclarece, nesses mesmos termos, o Chefe da Comissão de Engenheiros.

Entretanto, diz ele, a travessia de 14.000 homens, com grande bagagem, nove baterias e mais duzentas viaturas, sobre um rio como o Mocoretá, que, nessa ocasião, tinha 50 braças de largura e duas de profundidade, e em tão curto espaço de tempo, é um feito tão novo nestes países, que chamou a atenção do Exército Argentino e da Imprensa de Buenos Aires (Relatório do Ten Cel Carlos de Carvalho).

Nessa mesma ocasião, o Corpo do Exército Argentino de Gelly y Obes, segundo Beverina, tinha um batalhão de sapadores na sua composição. O nosso Batalhão de Engenheiros, que era, até então, pertencente à Arma de Artilharia, compreendia 21 oficiais e 264 praças.

No dia 30 de novembro do mesmo ano, Osório levantou acampamento na ponte de Sta. Lúcia, marchou duas léguas e meia e foi estacionar à margem do arroio Pelado. Como visava, em fim de movimento, à travessia do rio Paraná, enviou o General, em reconhecimento, desde aí, o chefe da Comissão de Engenheiros, "para ir escolher local apropriado a acampamento no rio Paraná e reconhecer a costa deste rio nas proximidades do Passo da Pátria, por onde talvez as tropas Aliadas tenham de cruzar o dito rio".

A 1.º de setembro avança o Exército duas e meia léguas, até Várzeas; a 2, progride mais 4 léguas, até o arroio Ambrósio; a 4, mais duas e meia, até a margem direita do São Lourenço; a 6, mais uma légua, até o Sombrero Chico; a 11, alcança a margem do Riachuelo, junto ao arroio histórico, faz uma parada de 9 dias, tempo que ocupa em medidas preparatórias, visando a aten-

der à transposição do Paraná. Assim é que, preparando a reunião dos meios necessários, oficia a Tamandaré, pedindo o transporte, para a cidade de Corrientes, da força e do material existentes no Salto, Montevidéu e Buenos Aires, bem como dos recursos para a construção, na referida cidade, das embarcações pequenas, necessárias à operação encarada.

No dia 15 de dezembro, inicia a passagem do Riachuelo. A 20, retoma o movimento na direção da Lagoa Brava, situada a este e a 6 km da cidade de Corrientes. Aí estaciona o Exército, fazendo uma parada de 51 dias, e só a 10 de fevereiro de 1866 prosseguirá na marcha, rumo a Tala-Corá.

Estamos, assim, em fins do ano de 1865, no primeiro período da Guerra do Paraguai, a que o General Tasso Fragoso chama de "tomada de contato". O comando geral é de Mitre.

O Exército Brasileiro lograra atingir Mercedes, completando seis meses de marcha, contados de sua partida de Montevidéu. O longo deslocamento fora feito em péssimas condições, a ponto de elevar a 5.000 o número de baixas, devendo considerar-se que não havia, até então, a preocupação de segurança. Impusera-se, por isso, uma parada de longa duração, na referida cidade. Foi por tais motivos e pelos tropeços subseqüentes, ao prosseguimento da marcha, que a chegada do grosso das forças brasileiras à Lagoa Brava só se verificaria a 23 de dezembro de 65. É nessa região que se inicia, a bem dizer, a atuação tática do nosso Batalhão de Engenheiros, na Campanha do Paraguai. Ele a atinge, conforme consta das ordens do dia, em primeiro de janeiro de 1866, depois de um deslocamento de 100 léguas, contadas de Concórdia.

Estava o Exército, afinal, a uma légua de Corrientes, já muito perto do inimigo. Entre nós e ele, interpunha-se, como um grande obstáculo, o rio Paraná. A transposição desse rio constituía, como vimos, o nosso primeiro objetivo. Estávamos à margem esquerda e os paraguaios ocupavam a direita.

Tínhamos, assim, diante de nós, uma questão de comando: como, onde e quando transpô-lo?

A idéia da transposição por Itati fora impugnada pelo General Flores, depois das sondagens e reconhecimentos feitos, visando a assegurar a colaboração da Esquadra, que se julgava essencial, e a sua atuação aí era impraticável, pela pouca profundidade de água. Chegara-se ao dia 3 de abril, sem que os generais houvessem definido a escolha do local da passagem, posto que fosse este o ponto principal da decisão a tomar. É de notar-se que, apesar disso, nenhum reconhecimento pessoal chegou a ser feito por Mitre, que o delegara a Flores.

7 O ESTUDO DE SITUAÇÃO

Tratava-se, então, para Osório, de realizar o seu estudo de situação, com a análise cuidadosa dos fatores da decisão. Disso iriam depender as ordens a expedir aos escalões subordinados, para as providências preparatórias, como hoje diríamos, usando a terminologia moderna. Seria o trabalho de Estado-Maior, no qual se incluía a presença do Chefe da sua Comissão de Engenheiros, o Tenente-Coronel Carlos de Carvalho, que era, para ele, uma espécie de Comandante da Engenharia do Corpo do Exército, isto é, o seu conselheiro técnico, figura que não existia, em caráter oficial, nos documentos da época, mas cuja presença era habitual, no preparo e na elaboração das decisões, principalmente quando se tratava, para Osório, de encarar todos os problemas previsíveis, o maior e mais certo dos quais era a travessia do rio Paraná, que ele iria transpor à viva força.

Isso teria que ser previsto com muita antecedência, razão por que, já no dia 30 de novembro de 1865, em seu acampamento na ponte de Santa Lúcia, ele enviara, em reconhecimento, o chefe da Comissão de Engenheiros, "para ir escolher o local apropriado a acampar no rio Paraná e reconhecer a costa deste rio nas proximidades do Passo da Pátria, por onde talvez as tropas Aliadas tenham de cruzar o dito rio".

Tal era o ponto central a ser analisado no seu estudo de situação, que seria submetido, oportunamente, ao Comando-Chefe, depois dos estudos, em conjunto, com o Almirante Tamandaré, dado o papel decisivo que ca-

beria à sua Esquadra, na grande operação de atravessar o rio à viva força.

A questão vital, para o Comando, estava, pois, em decidir, em tempo útil, quanto à transposição do rio, a ser feita em presença do inimigo e a despeito dela, sobre estes três pontos: onde, como e quando efetuá-la.

O estudo já teria de levar em conta que se tratava de uma operação a ser combinada com a Marinha, dependendo do consenso dos Comandos Aliados e da aprovação do Comandante-Chefe, que era Mitre, embora coubesse ao Corpo de Exército de Osório a responsabilidade maior e mais direta, tanto na operação, como no seu prosseguimento.

O General Flores, por exemplo, não estava de acordo com a transposição do rio por Itati, um dos pontos estudados. Por aí, depois das sondagens e dos reconhecimentos feitos, a participação da Esquadra não será praticável, pela pouca profundidade do rio. E cumpria considerar, além disso, os outros aspectos do terreno, tanto do lado amigo, como do outro lado, para o prosseguimento das operações. Era, pois, o *terreno* o primeiro fator a considerar, no estudo de situação.

O TERRENO

Mais importante que a topografia, a rede de estradas e os recursos locais, para o apoio logístico, a vegetação, como cobertura, a área, as facilidades para o estacionamento e as outras características a serem consideradas, o mais relevante para o estudo de Estado-Maior era o obstáculo do rio Paraná, que se interpunha entre nós e os paraguaios, instalados do outro lado, em terreno que conheciam e dominavam, desde o tempo de paz.

Cumpria considerar que se tratava de uma transposição à viva força, para usar a nossa linguagem, e o rio Paraná, com 2.400 metros de largura média, não poderia ser transposto por passagem contínua, com o emprego de equipagens de ponte. Além do apoio de fogo, a Esquadra deveria assegurar os meios de transporte fluvial.

A deficiência de cartas não permitia um estudo perfeito do terreno do inimigo, e as indicações tomadas tiveram de basear-se no que era possível ver da nossa margem. Os campos paraguaios, em geral descobertos, eram avistados de longe. "Em uma colina imediata a Itapiru aparece, em forma de anfiteatro, o acampamento de Lopez. Vêem-se poucas tendas de campanha. O alojamento da tropa consta de ranchos, entre os quais há casas de alvenaria e vastos galpões, tudo, porém, ao alcance dos canhões da Esquadra, suposta em posição no canal da esquerda. O casario terá de 18 a 20 quadras de largura.

Há um caminho que, partindo do último trecho da margem esquerda do rio Paraguai, vai ter a Itapiru e outro que vai deste último ponto até o Passo da Pátria, correndo ambos pela margem do rio. Esses caminhos poderiam ser batidos, em grande extensão, pelos fogos da nossa Esquadra. A fortaleza de Itapiru, "construída na ponta do Diamante", domina o canal da esquerda, que é o mais próximo (Diário de Palleja).

Próximo ao forte de Itapiru, desaguava no rio Paraná um afluente que descia do acampamento do Passo da Pátria, onde o inimigo escondia as suas embarcações para as sortidas, de surpresa, sobre a margem brasileira.

Para atingi-la, o terreno já estava palmilhado e reconhecido pela Comissão de Engenheiros, não oferecendo nenhum grande problema, a não ser a carência de recursos locais. Os itinerários prováveis do Corpo de Exército do General Osório foram devidamente levantados, exigindo, apenas, o reforçamento de algumas pontes para a passagem dos trens de Artilharia e os comboios de abastecimento.

O estudo mais importante a considerar teria que ter por base o minucioso e perfeito relatório do Chefe da Comissão de Engenheiros, Tenente-Coronel Carlos de Carvalho, a quem Osório incumbira de fazê-lo, com muita antecedência.

O resultado desse primeiro reconhecimento consta da carta que, em 12 de dezembro de 1865, o Ten Cel José Carlos de Carvalho dirigiu a Osório. Vale a pena transcrevê-la, não só para boa seqüência do assunto, como

para apreciar-se a forma precisa pela qual, colocando-se bem dentro da sua missão, e sem o auxílio de cartas adequadas, o chefe da Comissão de Engenheiros conduziu o seu reconhecimento segundo a idéia mestra que o devia orientar, procurando, no seu golpe de vista sobre o terreno, responder a todas as necessidades de informações da operação visada:

"Cabe-me informar a V. Excia. que, dos diversos passos de que pode o Exército utilizar-se, até o Passo de Itati, o que me parece mais vantajoso é o de Itapiru, algumas braças abaixo do da Pátria, ainda que se tenha de atravessar a viva força, em qualquer ocasião, não só pelas circunstâncias topográficas, como pela facilidade de ir até lá o Exército, encontrando bons acampamentos, o que não acontece nas estradas que vão aos outros passos, que são de terreno alagadiço e cortados por enormes e repetidas lagoas. A largura do rio no Itapiru é interrompida por uma ilha seguida de um banco de areia, que pode proteger e mascarar muito os trabalhos a que tivermos de proceder, se com efeito o Exército se dirigir para esse passo. Na margem esquerda temos posições para a Artilharia, que não seriam melhores se tivessem sido preparadas de propósito; e, além de todas essas vantagens, que fazem dar preferência ao Passo de Itapiru, ocorre a enorme conveniência de ser a margem oposta mais descampada nesse lugar que nos outros, quando a de cá é coberta por um mato cerrado que nos facilitará muito os trabalhos, fornecendo-nos também muito material. Finalmente, deve ser muito atendida a circunstância das menores distâncias que terá de percorrer o Exército e a excelência dos caminhos, se se passar no Itapiru, circunstância essa que se dá tanto deste como do outro lado do rio".

Deixamos ao leitor o cuidado de observar, à luz da doutrina atual, a perfeição do relatório do Chefe da Comissão de Engenheiros, e a sua notável precisão. A expressão "passagem a viva força", a preocupação do acesso à primeira margem e dos recursos locais, a análise da rede de comunicações, tanto do nosso lado, como do lado inimigo, a observação sobre as elevações marginais, de ambos os lados, os dados técnicos sobre o obstáculo

a vencer, os pormenores sobre as regiões de escolha, para as posições do desdobramento da Artilharia, tudo isso indica o senso seguro que orientou o reconhecimento do Ten Cel Carlos de Carvalho.

Na madrugada do dia 29, esse oficial e vários engenheiros, com 80 praças de Infantaria, fizeram novo reconhecimento, mais detalhado, do qual resultou a importância do grande banco ou ilha, então chamado Itapiru, e, mais tarde, de Redenção.

Os pontos essenciais do estudo do terreno foram:

O RIO PARANÁ

É, na região, muito estreito, correntoso e cheio de bancos de areia. O seu fundo é pedregoso e a navegação difícil, particularmente para montante de Itapiru.

Os paraguaios preferiam, por isto, organizar a sua defesa com chatas artilhadas (baterias flutuantes), de bordos muito baixos e pouco vulneráveis, de forma a permitir o tiro rasante à linha d'água.

Em frente ao Passo da Pátria, o rio tem duas ilhas, uma grande e uma pequena, dividindo-se em dois canais, em uma extensão de duas léguas (Diário de Palleja). Entre o Forte de Itapiru e a Ilha da Redenção há uma distância aproximada de mil metros. A largura média total do rio, nessa região, é de 2.400 metros. A Ilha da Redenção ou Banco de Itapiru é território paraguaio e fica mais perto da margem inimiga do que da brasileira.

Era preciso ter em vista que, depois da travessia do rio, Osório dispunha de espaço limitado para desdobrar o seu dispositivo e retomar o ataque, além de passar a ter, pela sua retaguarda, o próprio corte do rio, o que iria dificultar, em caso de necessidade, o retrocesso das colunas. E não seria fácil o contato com o inimigo organizado defensivamente, sob a proteção do terreno alagado e desconhecido, em que a vanguarda do Corpo de Exército teria de progredir. A operação correria risco e exigia audácia, além de rapidez, pois os paraguaios seriam alertados no caso da ocupação prévia da Ilha da Redenção, em face de Itapiru.

O FORTE DE ITAPIRU

Estava situado na margem direita do rio Paraná (margem paraguaia), formando um primeiro saliente para quem sobe ao longo do rio, partindo da confluência. Mais para montante, o rio se encurva na direção NE, destacando-se, à direita, a Ilha de Sant'Ana. A barranca saliente, em que está construído o forte, é de 30 pés de altura, aproximadamente, só dando acesso pelo lado direito. Bem perto do forte, um riacho, que vem da direção do acampamento dos paraguaios, no Passo da Pátria, deságua no Paraná, facilitando o mascaramento e a aproximação dos meios flutuantes e materiais que devam atuar nesse rio.

A ILHA DA REDENÇÃO

Chamada, pelos paraguaios, de Banco de Itapiru, e pelos brasileiros de Ilha da Redenção (título alusivo à primeira vitória das tropas de Osório), ou de Cabrita (homenagem ao seu defensor, Vilagran Cabrita), ou, ainda, do Carvalho (homenagem ao Chefe da Comissão de Engenheiros), a ilha, que é território paraguaio, fica em face ao norte de Itapiru. "É um simples banco de areia, completamente submergido nas grandes cheias do Paraná. Tem uma forma um tanto oval e o seu maior "diâmetro" fica paralelo às margens do rio. Está muito mais próxima do território paraguaio do que do correntino, mas é ainda separada daquele por um canal assaz largo e, como depois se soube, bastante profundo. Quando nela desembarcou a expedição, estava em grande parte coberta de alta e espessa macega. Dominava-a o fortim de Itapiru, ao alcance de um tiro de carabina. A bateria desse fortim e as que os paraguaios colocassem na margem do rio poderiam facilmente varrê-la. A posição seria, pois, insustentável, se os ocupantes não tratassem logo, na mesma noite do desembarque, de levantar seguras trincheiras, que os obrigassem, na manhã seguinte, das balas, que era de esperar, choveriam sobre eles".

A Ilha da Redenção também se prestava, como consta do relatório da Comissão de Engenheiros, para assegurar ótima coberta contra a observação inimiga, protegendo, assim, as atividades da margem brasileira, graças, tanto à sua vegetação, como, também, ao nível do terreno paraguaio, que era mais baixo e descampado.

O INIMIGO

Os paraguaios ocupavam a margem direita do rio Paraná, desde que chegáramos a Corrientes. A partir da ocupação da margem esquerda, pelos nossos elementos, eles iniciaram sortidas contínuas sobre o nosso estacionamento no lado correntino, utilizando-se de canoas isoladas.

No dia 31 de janeiro de 1866, travava-se o sangrento combate de Corrales, entre as forças argentinas do General Cáceres e o inimigo, que, apoiado pela artilharia do forte de Itapiru, chegara a tomar pé na nossa margem, sendo depois repelido, em desordem, sem que fosse julgado preciso ou útil o auxílio da Esquadra, nem o das forças brasileiras, de Osório.

A 14 de fevereiro, a vanguarda aliada tinha ordem de retroceder de Itati, onde se encontrava. Ordenara-se um recuo de 4 km, em vista dos preparativos da transposição do rio, pelo inimigo, cujas atividades foram assinaladas. O Exército Brasileiro se deslocava, então, para Tala-Corá.

O grosso do Exército de Lopez estava estacionado no Passo da Pátria. A atitude do inimigo, na margem direita, era francamente ofensiva. As suas tentativas de desembarque, na nossa margem, eram constantes, e a conduta dos seus homens, nitidamente agressiva. Durante toda a duração do nosso estacionamento, repetiam-se as escaramuças entre os navios da nossa Esquadra e elementos inimigos, que forçavam, isoladamente, a transposição do rio. No dia 26 de março, repete-se, mais uma vez, a tentativa. Uma chata paraguaia, que se dirigia para a margem brasileira, é acossada pelos navios da Esquadra: o *Tamandaré*, o *Baía* e o *Barroso*.

Esses navios recebem alguns tiros, mas terminam por desguarnecer a referida chata, que é feita, depois, em pedaços.

No dia 31 de janeiro de 1866, nova tentativa mais importante provoca o combate de Corrales, já referido, onde os argentinos, sem ser necessário o auxílio de Osório, obtêm uma vitória importante, repelindo o inimigo em desordem, depois que ele havia tomado pé na nossa margem.

A 14 de fevereiro, na região de Itati, descobrem-se indícios de ataque inimigo. A nossa vanguarda, que cobria o movimento do grosso para Tala-Corá, foi forçada a retroceder, mas a hipótese que motivara essa medida não foi verificada.

O núcleo principal da ação dos paraguaios era, sem dúvida, o forte de Itapiru, não só pela sua situação favorável, nos barrancos da margem direita, com a cobertura de um obstáculo importante, como pela sua própria organização e do amplo comandamento que exercia sobre nós.

O forte de Itapiru "consiste em um quadrado de muralhas de pedras bastante grossas e elevadas, e que tem de obra perto de 100 metros de face. Na frente para o rio tem uma muralha de 5 canhoneiras, onde se descobrem outras tantas peças de artilharia de campanha. Uma haste com a bandeira paraguaia, e que também serve para sinais telegráficos, completa o aspecto militar dessa fortificação. Aquilo, porém, que não lhe deu a arte, teve em parte da natureza. A barranca em que o forte está edificado tem como 30 pés de elevação, descobrindo-se só uma espécie de rampa para subir a ele, pelo seu lado direito. Do lado esquerdo fica a enseada, que o forte cobre em parte e protege de perto, descobrindo-se, à distância, um pequeno arroio ou riacho, que vai até o acampamento paraguaio. A margem do rio à direita do forte é toda baixa, alagadiça e coberta de mato. A que lhe corre à esquerda, fica coberta por uma ilha que corre paralela com ela na extensão de uma légua e se denomina ilha de Sant'Ana. Entre essa ilha e o forte há um pequeno ilhote de pedras, e em frente de ambas, a 300

braças de distância, outra pequena ilha, parte de areia e parte coberta de fraca vegetação, a Ilha da Redenção".

Acresce que, enquanto a Esquadra Brasileira ainda estacionava em Corrientes, e os Aliados, na fase das escaramuças fluviais e das sortidas de elementos isolados inimigos, discutiam, por meio de cartas ou conferências, a decisão a tomar, os paraguaios aproveitavam o tempo para aperfeiçoar a sua defesa, fortificando-se em melhores condições. Lopez viera, depois, em pessoa, do seu acampamento do Passo da Pátria, observar as nossas atividades, principalmente no que se relacionava com a atuação da Esquadra. Era o que mais o importunava.

OS MEIOS

Numa travessia de tal envergadura, como tinha de ser a do rio Paraná, importa considerar, como fator importante, o estudo dos meios, isto é, os recursos a transpor e os meios de transposição, em face do valor do obstáculo.

Estacionavam perto do Passo da Pátria, na margem amiga, cerca de 42.000 aliados, dos quais 30.000 eram brasileiros.

A cobertura da operação poderia ser assegurada pelo fogo da nossa Esquadra, desde que a faixa escolhida para a passagem permitisse essa colaboração.

Quanto aos meios de transposição, não era possível pensar-se, na época, na passagem contínua, hoje perfeitamente admissível em obstáculo de dificuldades técnicas semelhantes. O Exército não dispunha de equipagem de pontes. Não havíamos tido tempo, nem recursos, nem instrução, para que se pudesse tirar partido dos ensinamentos resultantes da Guerra de Secessão, em que havia aparecido o emprego da equipagem de pontes de lona, mais tarde adquirida pelo Brasil, para estudo. Sem desprezar exemplos anteriores, de outros continentes, a Guerra Americana, travada pouco antes da luta com o Paraguai, poderia ter dado a uma organização armada mais vigilante e bem orientada um grande repositório

de ensinamentos, bastando citar o problema da travessia do Mississipi, com a colaboração da Esquadra, conforme salienta o General Tasso Fragoso.

Para estimar o grau do nosso atraso, no que se refere a processos de transposição de cursos d'água, basta lembrar que o simples emprego de 3 pontões pneumáticos, na passagem do Mocoretá, durante o deslocamento do Exército Brasileiro para Corrientes, constituíra uma novidade absoluta, chegando a provocar largos comentários de admiração da imprensa e dos meios militares argentinos, conforme vimos pelo relatório do Ten Cel José Carlos de Carvalho.

A falta de meios para a transposição do rio nos impusera uma parada de quatro meses, na margem esquerda, permitindo ao inimigo o tempo de fortificar-se melhor. Não podemos imputar a Osório a responsabilidade dessa demora, pois não lhe faltaram, na marcha para o inimigo, a previsão e as medidas tomadas em tempo oportuno. É que o Brasil tivera que adquirir e construir, em grande número, embarcações apropriadas, e, apesar do General brasileiro haver tomado providências nesse sentido, desde o dia 11 de dezembro, quando atingia, com o Exército, as margens do Riachuelo, nem tudo dependia da sua simples iniciativa. Como já vimos, ele oficiara, desde aquela época, a Tamandaré, pedindo o transporte, para a cidade de Corrientes, da força e do material existente em Salto, Montevidéu e Buenos Aires, bem como dos recursos para a construção, na referida cidade, das embarcações pequenas, necessárias para a travessia do Paraná. E ele o fez das margens do Riachuelo porque somente a partir daí a idéia da transposição estava, realmente, assentada, apesar de que, desde 30 de novembro de 65, tendo atingido a margem do Pelado, já enviara em reconhecimento o chefe da Comissão de Engenheiros, porque talvez tivesse de transpor o rio.

O fato é que a reunião de meios tão importantes, sem contar com a colaboração da Esquadra, que era ponto capital da manobra ideada, não só nos custou uma longa estagnação na margem amiga, como nos colocou na contingência de investirmos, em proveito da economia argentina, grande soma de ouro, pelo fato de termos

de recorrer à sua indústria, já que estávamos operando fora do alcance útil da nossa.

Acresce, ainda, que o valor militar da tropa havia seriamente decrescido, não só pelo péssimo equipamento da base de operações, como, particularmente, pelo precário estado da nossa Cavalaria, que além de mal montada, quase não tinha como alimentar os animais, sem considerar os grandes prejuízos causados pela marcha feita em péssimas condições.

AS INFORMAÇÕES

O problema das informações sobre o inimigo era dificultado porque o obstáculo do rio não permitia a ação de patrulhas de reconhecimento, além de ele ser senhor do terreno e das suas coberturas naturais. Do lado brasileiro não havia elevações que permitissem boas vistas e o Exército ainda não dispunha, até então, do aeróstato que, mais tarde, iríamos importar dos Estados Unidos, para que dispuséssemos de vistas sobre o território do adversário. Havia indícios de que o seu dispositivo de defesa dispunha de artilharia instalada nas partes dominantes do terreno e à margem dos dois rios, nos lugares de mais fácil acesso aos transportes fluviais da nossa Esquadra, em posições favoráveis para contrabatê-los, no caso de abordagem.

Por outro lado, somente depois do desembarque, o Corpo de Engenheiros poderia elaborar cartas de campanha, de que não se dispunha na época. Teríamos que progredir às escuras, como foi muitas vezes assinalado, o que tornava penoso, mas essencial, o trabalho dos nossos engenheiros, que iriam atuar como esclarecedores técnicos do terreno a palmilhar. Isso obrigou Osório, um Chefe de Cavalaria, habituado à luta aberta, a dosar, na sua manobra, a audácia com a prudência, tão certo era que o inimigo estava alerta, embora não pudesse adivinhar a frente de transposição do rio em que ele iria concentrar os seus esforços.

8 A DECISÃO

Até o dia 4 de abril, a decisão sobre a passagem, em força, do rio Paraná, não havia sido tomada pelo Alto Comando aliado. A dúvida estava na escolha do ponto, e não se chegara a um acordo sobre ele.

O vice-almirante era de opinião (narra Ouro Preto) que o "Passo da Pátria devia ser o ponto preferido, porque o Exército teria nessa posição todo o apoio da Esquadra, que lhe assegurava feliz êxito em tão arriscado cometimento". Flores concordava com tal idéia, mas Mitre e Osório preferiam a passagem por Itati (mais para montante, onde a profundidade da água é pequena), a fim de desbordar Humaitá.

Em carta a Silveira Lobo, então ministro da Marinha, opinava Tamandaré: "Muitas condições deve satisfazer o ponto que se escolher para a passagem do Exército, das quais, porém, a principal é a de poder-se deste ponto marchar de modo que se possa contornar o grosso das forças inimigas acampadas a 2 léguas do Passo da Pátria".

Na reunião dos generais, realizada a 22 de março, Osório discordara sobre a passagem do Passo da Pátria, entendendo que o espaço reduzido, entre as trincheiras inimigas, na segunda margem, e a barranca do rio, não comportava a reunião da Cavalaria, dos animais da Artilharia e das bagagens, "que deveriam, por isto, inutilizar-se antes de concluir-se a passagem do Exército".

Obedecendo à intenção de Mitre, que insistia na passagem por Itati, Flores é mandado em exploração, nessa

direção, no dia 27 de março, levando vaqueanos. A expedição foi organizada com os vapores argentinos *Chacabuco* e *Buenos Aires*, e a canhoneira brasileira *Henrique Martins*, todos de pequeno calado, tendo em vista, como já se salientou, a pouca profundidade da água, no rumo a seguir.

A colaboração da Esquadra, numa operação de tal ordem, isto é, uma transposição com características marcantes de "desembarque forçado", era julgada, com muita razão, de influência capital. Era esse um dos fatores a considerar, como fundamentais, na escolha do ponto. Ainda em Corrientes, onde estava, inicialmente, com a Esquadra, Barroso escrevera, em resposta a Osório: "Nada posso fazer sobre esse ponto com os navios nossos; nas vezes que, com parte da Esquadra, aí se tem ido, um ou dois vapores paraguaios que ali existem se recolhem para dentro do arroio que está próximo à fortaleza, o que, em qualquer outro caso, farão o mesmo, sem que se possa colher a menor vantagem. Pelas ordens que tenho do Exmo. Sr. Almirante, só a Esquadra subirá quando definitivamente for operar, evitando qualquer encalhe que possa haver em uma localidade donde não temos bons práticos e inteiramente desconhecida por navios de muito calado".

A 19 de fevereiro ele torna a escrever:

"Estou como já tenho dito: julgo que para o nosso Exército é grande vantagem que eles passem para cá, onde de uma vez possam ficar completamente cortados e aniquilados. Sem se forçar por nós o Passo da Pátria, certamente que eles hão de ter esses vapores, que com toda a facilidade atravessam do rio Paraguai para o Paraná; mas ir forçar um passo não sendo para cousa completamente formal, era arriscar a encalhar o navio e perdê-lo, sem se poder tirar o resultado que se quisesse".

A presença de Tamandaré, que não tardou em chegar, é que iria permitir, em concerto com os outros chefes aliados, a escolha do ponto e da forma de operação, reconhecer e ocupar a Ilha da Redenção, embora Osório tivesse ponderado que tal medida forçaria o inimigo a desencadear uma ação importante, ou, mesmo, a bata-

lha principal, precipitada pela necessidade, pelo menos moral, de reconquista da ilha, o que seria perigoso para nós, dado o atraso do Exército Argentino que, nessa hipótese, não poderia prestar a sua colaboração. Ainda hoje, entre os comentadores autorizados da guerra, duvida-se da vantagem real, para a operação visada pelos aliados, da ocupação da Ilha da Redenção, uma vez que, para neutralizar os fogos de Itapiru, bastaria a Esquadra. Não discutamos o assunto, mas destaquemos a circunstância de que, quando, a 16 de abril, se desencadeou a operação principal, com a transposição em força pelos aliados, a guarnição da ilha teve apenas uma missão de cobertura, face a Itapiru, onde se havia resolvido, afinal, fazer uma simples "diversão". Realmente, fora feito um terceiro reconhecimento, desta vez no rio Paraguai, no dia 5 de abril, dirigido por Hornos, que verificou, como Flores, a impossibilidade de levar a Esquadra para operar em Itati e, em conseqüência dessa conclusão e das outras, fora tomada a decisão final. Essa decisão, que a 16 de abril era posta em execução, consistia em fazer a passagem do grosso na região da embocadura, mas ocupar e manter a Ilha da Redenção, desde a noite do dia 5 de abril, em condições de assegurar, desse ponto, a cobertura da transposição, de forma a distrair-se sobre ela a ação dos fogos de Itapiru.

Por aqui vemos que o Combate da Redenção, que iria travar-se no dia 10 de abril, só pode ser bem concebido no quadro da operação principal, que era a transposição do rio.

Foi aí, realmente, na luta cruenta que sustentaram o invasor e o defensor da Ilha da Redenção, na jornada gloriosa do dia 10, em que as forças brasileiras, agindo sem nenhum auxílio dos demais aliados e representadas pelos 900 bravos de Cabrita, que se passou o feito culminante da passagem do Paraná.

O episódio heróico da Ilha teve, sem dúvida, influência discutível nas operações realizadas, mas, encarado em si mesmo, representa, incontestavelmente, uma das passagens mais notáveis da história da Campanha do Paraguai, despertando em nós um duplo interesse: o de tratar-se de uma ação exclusivamente brasileira, no quadro das forças aliadas, e o de estar ligado, diretamente,

à glória legendária de Vilagran Cabrita, que fora um dos organizadores do nosso Batalhão de Engenheiros, em 1.º de abril de 1855, e seguira, com ele, para a guerra, em 1865, para glorificá-lo, na ilha histórica, que tomou o seu nome e onde por fim Cabrita terminou sendo o patrono, mesmo, da nossa Arma, legando o seu nome imortal à mais gloriosa das suas unidades.

É por isto que, retornando ao dia 5 de abril de 1866, quando se assentou, em definitivo, com a decisão do Alto Comando aliado, a ocupação e a manutenção da Ilha da Redenção, e o seu papel na operação principal, vamos analisar, em detalhe, o episódio dessa ilha.

A OCUPAÇÃO DA ILHA DA REDENÇÃO

O reconhecimento detalhado da Ilha da Redenção fora feito de 29 a 30 de março, já na previsão de ocupá-la. Era possível, de posse dela, alcançar, com fogos de Infantaria, o forte de Itapiru, e, depois de vacilar, conforme salientamos, Osório resolveu a sua ocupação de acordo com Tamandaré. O Ten Cel José Carlos de Carvalho e vários engenheiros, com 80 praças, quando fizeram o reconhecimento, iniciado na madrugada de 29, haviam encontrado a ilha coberta por macega alta e espessa.

Na noite de 5/6 de abril foi feita a ocupação. Desembarcaram na ilha, sob o comando do Ten Cel Vilagran Cabrita, 900 brasileiros, compreendendo 100 praças do Batalhão de Engenheiros, 4 canhões *La-Hitte*, calibre 12 e 4 morteiros. O pessoal de linha, da guarnição da ilha, era pequeno. Lá estavam: o 7.º Btl de Voluntários da Pátria, de S. Paulo, comandado pelo Ten Cel Pinto Paca, e o 14.º Provisório de Infantaria, formado por guardas nacionais do Rio e alguns voluntários nortistas. Este último era comandado pelo Major Martini. Os demais elementos estavam sob o comando direto dos seguintes Capitães: Brazilio de Amorim Bezerra — as forças do Batalhão de Engenheiros; Tibúrcio Ferreira de Souza — os morteiros; Francisco Antônio de Moura — os outros canhões.

O Chefe da Comissão de Engenheiros, Ten Cel José Carlos de Carvalho, com os seus ajudantes André Re-

bouças, Jerônimo Jardim, Álvaro de Oliveira, Tomé Salgado e Bernardino Madureira, à frente do Pessoal do Batalhão, providenciou para que fossem instaladas, em face do forte de Itapiru, 2 baterias, construindo trincheiras e abrigos para a Infantaria e para as peças.

Junto à ilha, asseguravam a proteção os couraçados *Baía* e *Tamandaré* (que já haviam estado em reconhecimento a montante de Itapiru), além das canhoneiras *Henrique Martins* e *Greenhalg*.

Era quase certo que os paraguaios haveriam de tentar a retomada da ilha, tão depressa quanto lhes fosse possível, e isto exigia medidas especiais de proteção, dada, particularmente, a situação desfavorável dos defensores, diante do forte de Itapiru. Impunha-se, para manter a posse do terreno ocupado, organizar a sua defesa, e Cabrita não perdeu tempo. "Com uma atividade digna de encômios, ele traçou logo a linha das trincheiras e distribuiu o trabalho entre os seus subordinados, que com ardor puseram mãos à obra. Os cestões e os salsichões estavam preparados; não faltava areia para encher os sacos; sobravam enxadas e pás para cavar um terreno pouco consistente; os braços eram robustos e diligentes. Esses preparam o fosso, aqueles enchem os sacos, outros empilham e colocam cestões e salsichões. Durante toda a noite esses 900 homens trabalharam sem cessar; mas, quando o dia surgiu, uma linha de trincheiras, guarnecida por oito bocas de fogo, os protegia da Artilharia inimiga. Estavam, desde então, solidamente estabelecidos em um pedaço de solo paraguaio.

As trincheiras eram duas, mas formavam uma única linha defensiva, desenvolvida pouco mais ou menos no sentido longitudinal da ilha. A da direita era um pouco oblíqua à direção das margens do rio. Mais aproximada, na sua extrema direita, da margem correntina do que da paraguaia, formava depois, na esquerda, um ângulo obtuso, cujo vértice era dirigido para o Itapiru. A parte dessa trincheira que, vinda da direita, precedia o ângulo, abrigava o 7.º de voluntários e o 14.º de linha; a parte que sucedia ao ângulo estava guarnecida por dois canhões. No prolongamento dessa parte artilhada, em uma direção paralela às margens do rio, erguia-se a trincheira

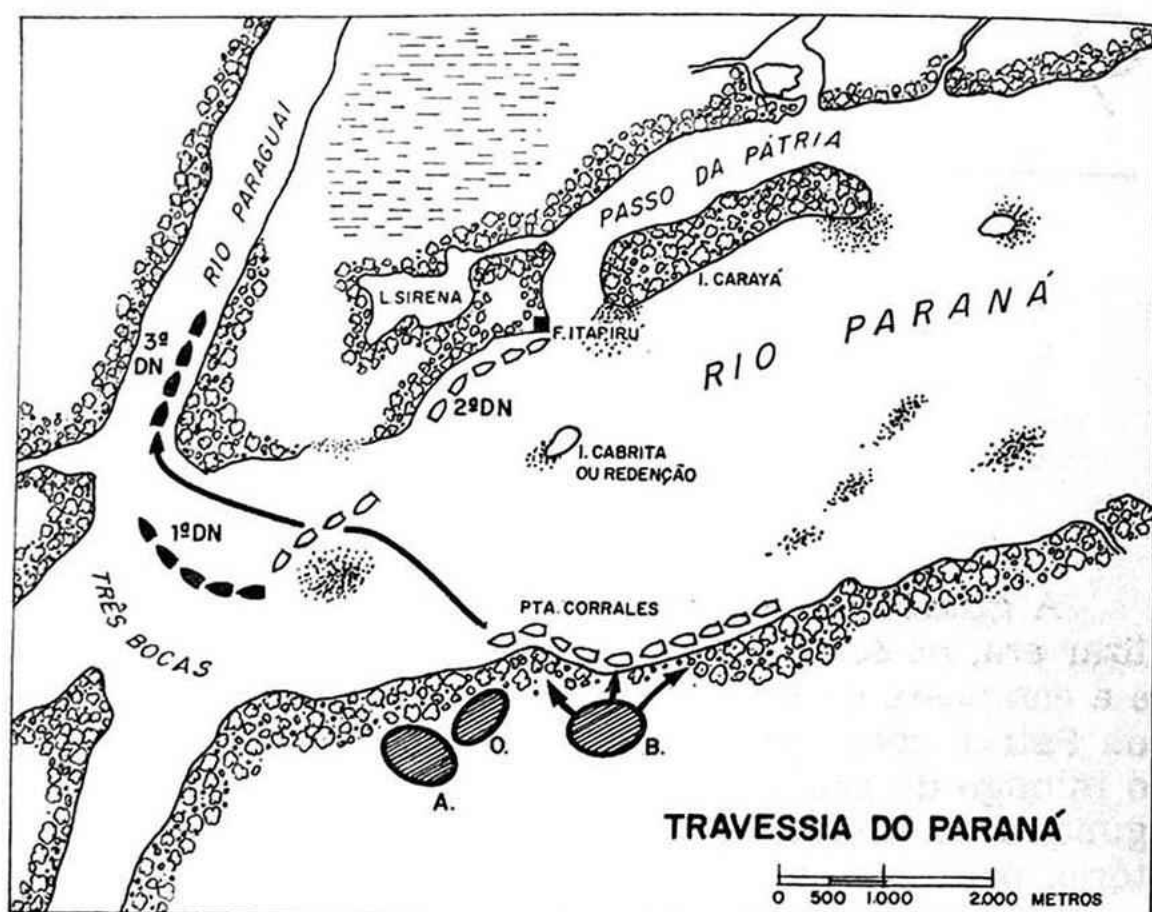
da esquerda, mais cuidadosamente feita do que a da direita, e guarnecida por dois canhões morteiros. A trincheira da direita não chegava ao rio; havia aí um pequeno espaço limpo de fortificação por onde se podia passar com facilidade. Entre a trincheira da direita e da esquerda, ficava também uma abertura, no centro da qual foi plantado o mastro da bandeira; entre a trincheira da esquerda e o rio permanecia um extenso trato sem nenhuma obra de arte, oferecendo portanto a máxima facilidade a quem quisesse contornar a fortificação e entrar nela por um flanco". (Do Gen Dr Pinheiro Guimarães).

Na manhã do dia 6 de abril, a Ilha da Redenção, que era território paraguaio, estava ocupada, organizada e defendida, pelas forças brasileiras de Cabrita.

9 O COMBATE DA ILHA DA REDENÇÃO

A grande operação que a Tríplice Aliança iria realizar era, no seu conjunto, a transposição do rio Paraná e a conquista de uma cabeça-de-ponte na área do Passo da Pátria, como primeira fase, tendo em vista desalojar o inimigo da sua posição defensiva, a fim de, numa segunda fase, prosseguir o ataque, no interior do seu território, para atingir Humaitá.

No quadro dessa manobra, a conquista da Ilha da Redenção, diante da qual as Forças Aliadas enfrentavam o forte paraguaio de Itapiru, se inseria como ação preliminar para neutralizar os seus fogos, de modo a impedir que eles viessem a molestar a operação principal, perturbando a operação técnica da transposição do rio.

Era importante que ela fosse desencadeada de surpresa, pelo que o canal entre a Ilha da Redenção e Itapiru devia ser cruzado a coberto das vistas inimigas, o que quer dizer à noite, e em silêncio, pelas forças comandadas por Vilagran Cabrita, para que o inimigo não fosse alertado prematuramente. Porque a guarnição do forte tinha vistas diretas sobre a Ilha, em cujas trincheiras estava desfraldada a Bandeira do Império. Lopes estava, pois, atento ao que se passava do lado brasileiro, como bem sabia Osório, para quem a surpresa tática era inexeqüível, mas, ainda que fosse quebrada, o importante era preservar a surpresa estratégica da operação principal, iludindo os paraguaios sobre a frente da transposição.

Travessia do Paraná

Sem dúvida, a ocupação da ilha, sobre a importância moral com que se devia apresentar ao inimigo fanatizado, representava para ele, se não um perigo, ao menos uma grande ameaça, e o acampamento do grosso das forças paraguais, no Passo da Pátria, passava a correr um risco iminente. Isto quer dizer que a ocupação da ilha como que forçava as represálias de Lopez, e não era possível prever o valor dessas represálias. Elas, realmente, não se fizeram esperar. Iniciaram-se logo no dia 6, por um duelo, cada vez mais violento, entre a artilharia de Itapiru e a nossa. A Esquadra Brasileira, por ordem de Tamandaré, reforçou, com navios seus, a defesa da ilha. Do lado contrário, o fogo do forte passou a dispor de mais duas peças de 68, de Marinha, que Lopez mandou instalar, imediatamente.

A guarnição brasileira não teve mais tréguas, nem de dia nem de noite. Enquanto isso se passava, Mitre concentrava, face ao Passo da Pátria, o grosso das for-

ças aliadas. Chegaram, sucessivamente, os brasileiros, os argentinos e os orientais. E a 9 de abril o Exército Aliado estava acampado num espaço de 3 quilômetros. "É um enxame de homens e animais, mal cabe uma coluna". (Diário de Palleja).

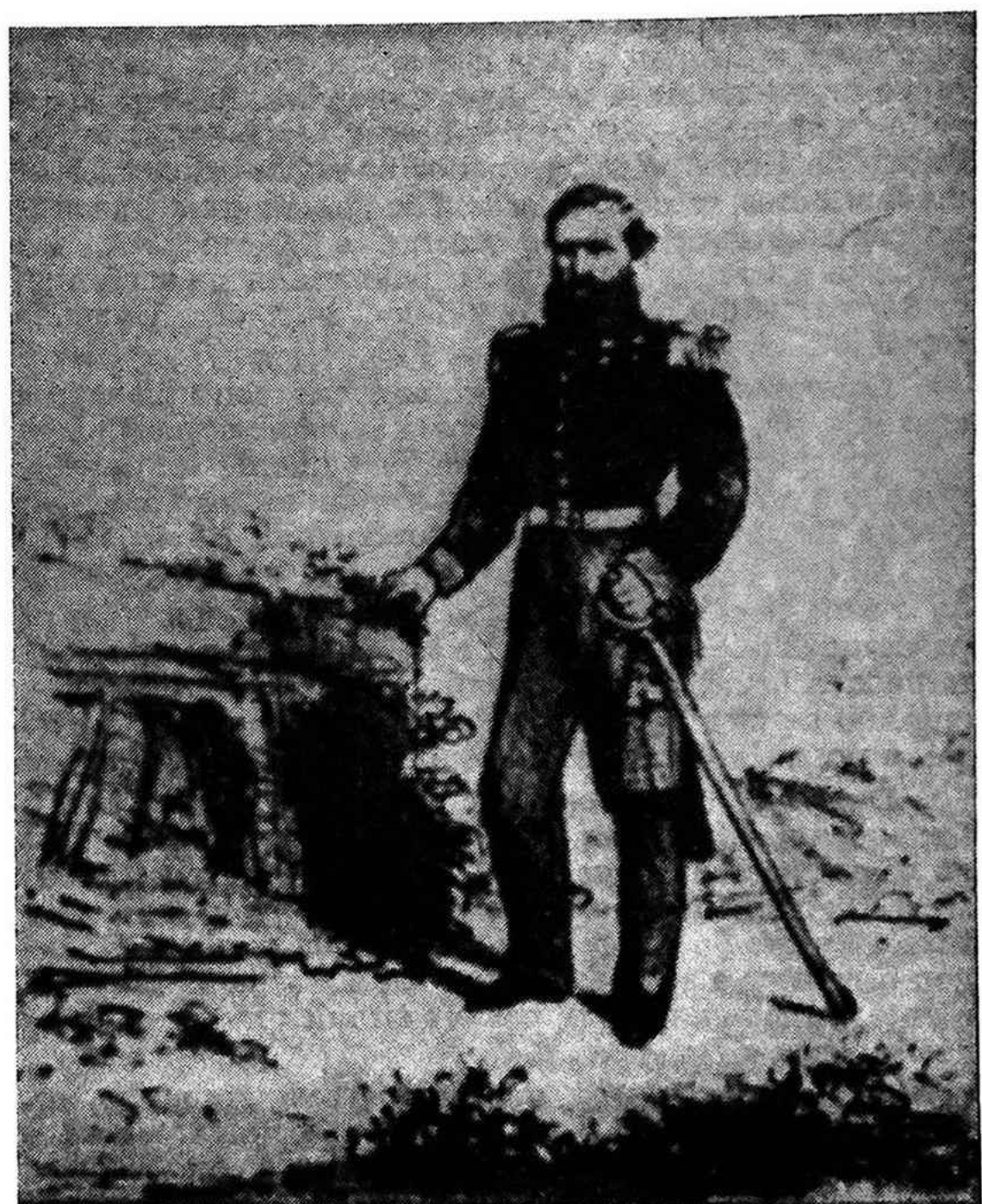
O bombardeio cerrado sobre o forte de Itapiru exigiu do inimigo um denodado esforço para defendê-lo. No dia 8 de abril, quando já se o julgava neutralizado e destruído, ainda flutuava sobre o mesmo a bandeira paraguaia. Os seus defensores, que a viram cair três vezes, ao fogo cerrado e preciso dos canhões e dos fuzis brasileiros, lograram reerguê-la, num gesto de heroísmo que merece o respeito e a admiração de todo o verdadeiro militar, com surpresa dos brasileiros, sobre os escombros do forte, cujas baterias foram colocadas na margem do rio.

Do nosso lado, o esforço pedido à guarnição da ilha já era gigantesco. Osório chegou a ordenar a sua substituição, mas todos os seus 900 homens preferiram e lograram continuar nos seus postos. A munição gasta, como se pode presumir, já era considerável. E isto representa apenas o prelúdio do Combate da Redenção.

O duelo de artilharia, que se estendeu do dia 6 ao dia 9 de abril, permitia a Solano Lopez a montagem de uma operação mais importante, visando a reconquista da ilha. Ela será desencadeada na madrugada do dia 10 de abril. Na noite de 9/10, muito escura e fria, os paraguaios preparam a operação, procurando a surpresa. Diaz vai dirigi-la, dispondo, para isto, de 3.266 homens escolhidos. Destes homens, ele conservaria consigo, em Itapiru, como uma verdadeira massa de reserva, o efetivo de 2.000. Os 1.266 restantes, sob o comando de Leonardo Rivero, embarcariam, para tentar a empresa. Eram seus auxiliares os Tenentes Mattes Romero, Pablo Carrero, Mariano Bordon e outros.

A travessia do canal se iniciou às 3 horas da madrugada, com todas as precauções para que a surpresa não fosse quebrada. Os remos batiam n'água quase em silêncio. As primeiras embarcações paraguais conseguiram, assim, "aproar" sem que a vigilância da ilha fosse despertada. Graças, principalmente, à escuridão e à cober-

tura da macega, os homens desembarcaram em segredo. Era preciso, agora, progredir através da densa vegetação, e os paraguaios já iam preparados para a abordagem das trincheiras, mas os galhos quebrados à sua passagem e o sussuro das vozes de comando, que procuravam articular a investida noturna, terminaram por alertar, em tempo, os postos avançados da nossa defesa. Os brados de alerta ressoaram na madrugada fria, e os inimigos, ainda assim, procuraram burlar e confundir a ação dos 900 defensores da ilha, dando "vivas ao Imperador do Brasil". O fogo da nossa Infantaria e das peças de Artilharia foi despejado sobre eles. Repelidos, nessa primeira tentativa, refugiaram-se na mata, continuando, porém, o seu fogo a atuar sobre a guarnição da ilha. Os reforços lhes chegam, do outro lado, e uma nova investida dos paraguaios é desencadeada e prontamente detida e repelida. O ataque, porém, não arrefece, e tira partido da escuridão, que prejudica o rendimento do fogo dos defensores. Afinal, à primeira claridade da manhã do dia 10, já se torna possível assinalar a progressão dos invasores e destacá-los no meio da macega. Eles concentram o seu fogo sobre a parte direita das trincheiras, e o 7.º Batalhão de Voluntários da Pátria (de S. Paulo), conjugando seus esforços com o 14.º Provisório, luta com ardor, na sua defesa. À frente deles está Cabrita, dirigindo, pessoalmente, a ação dos brasileiros. É nele, na confiança que inspiram o seu valor, a sua bravura e a sua ação vigilante, que repousa a sorte de toda a guarnição. Na esquerda, está Tibúrcio Ferreira de Souza, e, no centro, Eudoro de Carvalho. A luta é encarniçada. O espírito fanático do inimigo condu-lo, em arremetidas furiosas, mas a defesa, bem coordenada e heróica, consegue detê-lo, em frente às nossas linhas invulneráveis.

A Esquadra ocorre, em reforço, com as canhoneiras *Henrique Martins, Greenhalg* e *Chuí*. O Cmt Jerônimo Gonçalves, da *Henrique Martins,* não esperou ordem para agir. Fê-lo, como a situação impunha, por sua própria iniciativa. A reserva de Infantaria, que Osório fizera colocar, em posição de espera, na margem brasileira — o 12.º Batalhão de linha, não pudera intervir. Tinha uma missão bem definida, mas não pôde cumpri-la, por falta

Vilagran Cabrita, na época da guerra

de meios. As seis canoas, postas à sua disposição, estavam sem remos. Entretanto, começou a faltar apoio de fogo aos assaltantes. A luta era, agora, a arma branca. O nosso fogo terminara por deter a ofensiva. Restava aproveitar a situação, para contra-atacar. Os soldados do Batalhão de Engenheiros, armados de sabre-baioneta e de machadinhas, receberam ordem de Cabrita para cooperar no contra-ataque, que ele ordena ao 7.º e ao 14.º. "Ao toque de carregar", o sabre, a baioneta, a machadinha, e até a navalha, "levam o inimigo de roldão, logrando repeli-lo".

Os novos reforços paraguaios, que continuavam a cruzar o rio, não chegaram mais a tomar pé na ilha. A sua guarnição já dominava completamente a situação, quando o dia clareou. Diaz, que comandava os atacantes, vira-se forçado a ordenar a retirada para Itapiru.

As três canhoneiras da Esquadra se encarregariam do resto, perseguindo e metralhando as embarcações paraguaias que se retiravam, e às 7 horas da manhã, terminada a luta, havia a guarnição da ilha completado o episódio heróico de que participou, para cobrir-se de glória, o nosso Batalhão de Engenheiros.

Depois de outras escaramuças, em que teve parte a Esquadra, cabia, agora, a Cabrita, participar aos chefes as ocorrências da memorável jornada de 10 de abril de 1866. Ele não chegaria, porém, a ter o prêmio dessa ventura. A parte do combate da Ilha da Redenção não chegou a receber a sua assinatura. Ele foi atingido, mortalmente, quando a redigia, por um tiro de um dos canhões de Itapiru.

A morte de Cabrita, que desaparecia, assim, ao tornar-se o herói da Ilha da Redenção, se lhe trouxera a glória maior que pode o autêntico soldado ambicionar, viera enlutar a alma vitoriosa de uma guarnição inteira. Foi profunda a sua repercussão no Exército Brasileiro. Além de ter sido ele o guia destacado daquela jornada gloriosa, o seu nome de militar já era, a essa altura, uma consagração. Ele fora, como Portocarrero e Cunha *Mattos*, instrutor dos paraguaios, antes da guerra. Havíamos perdido, sem dúvida, um grande chefe, em troca daquela ilha, hoje desaparecida nas águas do rio Paraná.

10 DOCUMENTOS OFICIAIS SOBRE O COMBATE

PARTES E CITAÇÕES

Do ofício do General Osório, Comandante-Chefe do 1.º Corpo ao Presidente Mitre General-Chefe, do dia 11 de abril, consta que foram feridos gravemente o Alferes Luiz Woolf e o Tenente Antônio Carneiro da Cunha, ambos oficiais do Batalhão de Engenheiros, além da morte de Cabrita.

Parte do combate, segundo as notas de Cabrita (do livro de Schneider anotado por Paranhos):

"Ilmo. Sr. General:

Não tenho ainda tempo de dar uma minuciosa parte dos diferentes episódios que precederam o combate, que muito honra e abrilhanta os foros da dignidade nacional. Direi simplesmente que eram 4 horas da madrugada de ontem quando foi a ilha atacada pelo inimigo, com força superior a 1.200 homens, como se verificou, a qual, favorecida pela noite, fez ali um desembarque e procurou envolver nossa linha fortificada, fazendo avançar forças consideráveis pelos flancos.

A luta durou até ao raiar do dia, que foi só quando o inimigo deixou-se convencer de que era infrutífero qualquer esforço, não obstante as numerosas canoas que, cheias de tropa, para reforçar os combatentes atravessavam o canal que separa a ilha do forte inimigo.

Ao passo que desembarcava, o inimigo escondia-se, lançando-se por entre o mattagal, que matiza a ilha e d'alli fazia-nos vivo fogo.

Vendo eu que deste modo nossa fuzilaria não tirava grande vantagem, não podendo acertar as pontarias, fui forçado a mandar a carga à baioneta, que o repellio dalli com grande estrago para elle. Por outro lado vendo a possibilidade de fazer uso da metralha, visto que o inimigo se conservava em distancia, como que esperando reforço, para avançar com mais segurança, mandei abrir fogo uma canhoneira no angulo direito da bateria da direita, e com a primeira peça respectiva disparou-se dous tiros, cujo effeito manifestou-se immediatamente pela quasi cessação de fuzilaria inimiga.

Ao amanhecer tentaram fugir alguns dos invasores, que foram depois aprisionados pelos navios da esquadra; estava o campo da batalha coberto de cadaveres, e na praia canoas abandonadas e outras desciam levadas pela corrente do rio, com os cadaveres dos que haviam sido mortos dentro dellas. Contamos d'estes no campo 640, além dos que morrendo nagua foram levados pela corrente, sem contar os feridos e prisioneiros, cujo número ainda não posso precisar.

Tomamos até ao presente mais de 700 espingardas com as correspondentes munições e grande número de espadas, esperando que esse número suba a muito mais, pois a cada momento se estão encontrando mortos e armamento na macega da ilha. Entre os prisioneiros que se entregaram, acha-se o capitão Romero, que comandava os 400 homens, que tentaram invadir o flanco direito, tendo sido morto no começo da ação o chefe da força que atacava o flanco esquerdo.

A nossa força, como V. Excia. sabe, compunha-se do 14.º Batalhão de Infantaria, guarnição das bocas de fogo do 1.º batalhão de artilharia a pé, contingente do batalhão de engenheiros, e 7.º corpo de voluntarios da patria, montando tudo a 900 praças, inclusive os officiaes.

Tivemos fóra de combate 149 homens, distribuidos pelo modo seguinte: Btl. de engenheiros, 5 soldados mortos e um sargento ferido

....

Aguardo occasião opportuna para dar a V.Excia. noticia mais detalhada sobre a maneira brilhante por-

que se portou a nossa tropa; entretanto, apresso-me desde já a felicitar a V.Excia., por mais este assignalado triumpho que honra sobremodo as armas alliadas".

....

Parte oficial do Tenente-Coronel Pinto Paca ao General Osório:

"Acampamento da guarnição da ilha de Redempção, defronte do forte de Itapirú, aos 10 de Abril de 1866.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Tendo assumido o commando da guarnição da ilha da Redempção em frente ao forte de Itapirú, por acabar de morrer de uma bala de canhão o tenente coronel de estado-maior de artilharia João Carlos de Vilagran Cabrita, que a comandava, cabe-me a honra de narrar a V.Excia. o brioso feito d'armas da mesma guarnição por occasião do combate, que teve lugar hoje pelas 4 horas da madrugada.

A essa hora, sendo pelos postos avançados do 7.º corpo de voluntários da patria, que guarnece o flanco direito da referida ilha, pressentido o inimigo, que em 2 chalanas e numero superior a 30 canôas, com uma velocidade espantosa se aproximava ás barrancas, rompemos o fogo de fuzilaria sobre elle, e, não obstante a mais pertinaz opposição, effectuou-se em diferentes pontos o desembarque, carregando os contrarios sobre os ditos postos, que, reconhecendo a impossibilidade de suster o impeto dos aggressores em tão subido numero, retrocederam, disputando-lhes todavia o terreno, passo a passo.

Ao avisinhar-se o inimigo ás trincheiras, foi recebido em toda a linha de entrincheiramento, já disposta, por uma fuzilaria unisona, e desde logo tão bem sustentada, que conservou-o a respeitosa distancia até ao romper d'alva, tempo em que, sentindo eu que escasseavam as munições do mencionado 7.º corpo de voluntarios, tomei a resolução de fazer uma carga a bayoneta, não obstante desconhecer a força atacante, confiado todavia no imponente dessa especie de ataque, e na bravura reconhecida dos nossos soldados.

Mandando fazer o signal do 7.º e em seguida o de carga, ao som do hymno nacional, e de vivas a Sua Ma-

gestade e á Nação Brasileira, vi com summo orgulho os pelotões não só desse corpo, como dos outros, precipitarem-se por sobre as trincheiras, por todos os pontos, como que movidos por um só impulso, e cahirem sobre o inimigo á bayoneta cruzada, levando-o de tropel até a margem do rio, deixando após de si um lastro de cadaveres. Os poucos que chegavam a mesma margem, procurando escapar-se a nado ou dentro das canôas, encontraram a morte a ferro ou fogo, ou foram feitos prisioneiros por navios da nossa esquadra, de maneira que, de toda essa expedição, computada em numero superior a 1.200 homens, um só não foi visto voltar á margem opposta.

Ficaram no campo de batalha 642 mortos, além dos que, morrendo nagua e dentro das canôas, foram levados pela correnteza do rio; feridos acha-se um capitão de nome Romero, que commandava os 400 homens que tentaram invadir o flanco esquerdo.

Quatorze canôas, para cima de 700 espingardas com avultada munição nas patronas, grande numero de espadas, se tem recolhido e continua-se no recolhimento, por entre o grande macegal da ilha.

A nossa força, como sabe V.Excia., compunha-se do 7.º Btl. de Voluntarios, do 14.º de infantaria, guarnição das bocas de fogo do 1.º batalhão de artilharia a pé, contingente do batalhão de engenheiros, montando tudo a 900 praças, inclusive os officiaes.

Tivemos fóra de combate 153 homens entre mortos e feridos, como consta do incluso mappa demonstrativo por corpos.

Em todo esse combate avaliei bem de perto o denodo e sangue frio do distinto commandante do 14.º batalhão, major José Martini, e apreciei o dos briosos officiaes Antonio Tiburcio Ferreira de Souza, capitão do corpo de estado maior de artilharia, commandante de bateria de morteiros; Francisco Antonio de Moura, capitão do 1.º batalhão de artilharia a pé, commandante de bateria de canhões do 1.º, e Brazilio de Amorim Bezerra, capitão commandante do batalhão de engenheiros, durante o ataque impetuoso dos inimigos ás suas trincheiras, das quaes, a fuzil e metralha, eram repellidos com grande damno.

O renhido desse sanguinolento combate, a quantidade dos inimigos mortos, feridos e prisioneiros, e finalmente a completa victoria alcançada pelas armas brazileiras, provam exuberantemente a V.Excia. que os corpos desta guarnição são dignos dos maiores elogios; assegurando a V.Excia, que a conducta do 7.º batalhão de voluntários, que pela vez primeira entrou em fogo, me deixou summamente orgulhoso do seu commando.

Em occasião opportuna passarei ás mãos de V.Excia. as relações por corpos dos officiaes e praças que mais se distinguiram.

Cumpro também um dever mencionando a V.Excia. o bizarro procedimento dos vapores da esquadra Henrique Martins e Greenhalg, que pouco depois de começar o ataque, contornando a ilha, bem na proximidade da terra, a fuzil e a canhão pela frente, flancos e retaguarda, molestaram horrivelmente os atacantes. A esses vapores se deve indubitavelmente a inação de uma grossa columna do inimigo, que do lado opposto aguardava o regresso das canôas para ser transportado á mesma ilha.

Terminando esta minha circumstanciada participação, felicito V.Excia. por este signal do triumpho das armas brazileiras no território inimigo, como um presagio dos grandes triumphos que estão reservados ás armas alliadas.

Deus guarde a V.Excia. — Ilmo. e Exmo. Sr. Marechal de Campo Manoel L. Osório, commandante em chefe do exercito em operações.

Francisco Joaquim Pinto Pacca
Tenente-Coronel"

ITAPIRU

"Passo da Patria, 11 de Abril — O General em chefe do exercito alliado, ao Illmo. e Exmo. Sr. Marechal de Campo Manoel Luiz Osório, general em chefe do exercito brasileiro — Tive a honra de receber a nota de V. Excia., desta data, acompanhando copia dos apontamen-

tos deixados pelo mallogrado tenente-coronel de estado maior da artilharia João Carlos de Vilagran Cabrita, chefe da guarnição da ilha em frente a Itapirú, relativa ao ataque feito á ilha pelos paraguayos na madrugada de hontem.

Agradecendo a V.Excia. esta communicação, cumpro o agradavel dever de felicital-o cordialmente, tanto a V.Excia., como ao exercito brasileiro, e mui especialmente aos valorosos soldados da guarnição da ilha, pela brilhante façanha com que ilustraram as armas dos exercitos alliados na vigorosa resistencia e repulsa das forças assaltantes.

Envio a V.Ex. copia authentica da ordem do dia que expedi para os exercitos alliados, em honra dos valentes da ilha da barreira em frente a Itapirú, esperando que V.Ex. se sirva dar della conhecimento ao exercito do seu digno commando.

Ao terminar esta nota deve consignar tambem o profundo sentimento que causou a muito sensivel perda do mallogrado tenente-coronel Cabrita, e do major Sampaio, mortos ambos em seu posto de honra, e ao pé da bandeira que tão brilhantemente haviam sustentado no renhido combate da ilha. Deus guarde a V.Excia.

Bartholomeu Mitre"

TEXTO COMPLETO DA REVISTA OFICIAL DO CENTENÁRIO DO PARAGUAI

Tanto Humaitá como Itapirú resultaron completamente inútiles contra la flota acorazada del imperio. Sus cañones lisos, de avancarga, eran impotentes em presencia de la magnífica artillaría brasileña y de los espesos blindajes que protegían á sua buques. Y en esto está el secreto del éxito de los Aliados, que de outro modo jámás hubiesen invadido nuestro territorio, ni mucho menos se hubiesen atrevido á remontar el Rio Paraguay.

Cuerpos tecnicos — No Habia sino el de los telegrafistas que, justo es decirlo, fuimos los primeros en el

mundo que empleamos en la guerra. Hasta los últimos tiempos de la contienda, el telégrafo fúe de inmensa utilidad, comunicando los más apartados extremos de nuestras líneas con el Cuartel General, y éste con la capital y el resto de la República. Gracias á esto, López estaba en todas partes, pudiendo atender directamente las múltiplas necesidades de la defensa, transmitiendo constantemente á sus intrépidos soldados el aliento vital de su energía y la fe de su indomable patriotismo.

Los soldados de los batallones a, e, 5 y 6, que habían hecho las líneas férreas, eran los que se podrían llamar nuestros zadores. Se les conocía con el nombre de chaflanes o chaflaneros.

Las tropas no recibían instrucción especial sobre trabajos de fortificación, lo qual no impidío que realizaran las obras más formidables, bajo la dirección de jefes bisoños, improvisados en el curso de la lucha.

Thompson y Winer no siempre dirigían personalmente los trabajos en el terreno. Y ya veremos que en las más admirable y eficaz de todas nuestras obras de defensa, sólo intervino la intuición genial de nuestra raza.

Para abrir caminos y construir puentes eran incomparables los paraguayos. Lo hacían con pasmosa rapidez.

Hubieron también los llámados Cuerpos de vogabantes, que eran los encargados del pasaje de los rios. Estigarribia llevó un de estos cuerpos al Brasil, y otro fué creado en 1868, estando López en San Fernando.

. . . .

Al combate de los lanchones siguió un interminable bombardeo contra Itapirú, que á su vez respondió con igual vigor. Para dominar esta posición, resolvieron los aliados ocupar el banco de arena próximo á él. El Teniente Coronel Vilagrán Cabrita, antigo instructor de nuestro ejército, fué el encargado de efectuar esta operación. En la noche del 6 de Abril fué ocupada la isla por numerosas tropas, que inmediatamente se atrincheraron, emplazando ocho piezas de artillería.

Para contestar á la batería del Banco, desde aquel momento llamado Purutué, fueron emplazadas dos piezas 68, servidas por los tenientes de marina Domingo A. Ortiz y Pedro Gill. Un lanchón, con outra pieza 68, tomó también parte en este duelo de artillería. Naturalmente, la escuadra protegía á la gente de Cabrita.

López se propuso desalojar á los brasileños, dando instrucciones para el efecto al Teniente Coronel José Eduvígis Díaz. Este reunió 1200 hombres escogidos, entre ellos 180 de caballería, formando tres cuerpos de 400 hombres cada uno. En la madrugada del 10 de Abril embarcó dos de estos cuerpos en 29 canoas, lanzandolos contra el Banco, quedando el en Itapirú con el tercero cuerpo de reserva.

Los tenientes Leonardo Riveros y Pablo Cabrera iban mandando la infantaría y los alféreces José de Jesús Martínez y Matias Vargas la poca caballería desmontada, cuya sóla arma eran sus largos, pesados y filosos sables.

La sorpresa no fué posible. Sentidos por los brasileños, se lanzaron sobre sus posiciones bajo el fuego de su artillería é infantaría. Pero nada detuvo á los assaltantes que resueltamente llegaron hasta las trincheras, trabándose una lucha cuerpo á cuerpo en que, justo es decirlo. Los enemigos se batieron bizarramente. Rechazados una veces, dueños de una parte del campo otras, los paraguayos pelearon denodadamente, sin medir el número de sus adversarios ni arredrarse ante el poder de sus armas. En esta tenaz profia los sorprendieron las primeras luces del crespusculo. Viendo que amanecía y que nuestros esfuerzos no tenían éxito, despachó Díaz á la reserva, á las órdenes de los tenientes Ciriano Vera y Mateo Moral. Mas todo fué inútil. Los brasileños ocupando posiciones bien protegidas, con buena artillería y con el concurso de la escuadra que se puso en movimiento al verlos en peligro, se resistieron victoriosamente, obligando á los asaltantes á retirarse con grandes pérdidas.

Algunos buques imperiales intentaron cortarles la retirada pero tuvieron que alejarse hostigados por dos baterías de artillería ligera del Mayor Alvarenga, em-

plazados en la playa bajo la inmediata dirección del entonces Capitán Pedro Hermosa. Ya de día tornaron nuestras canoas conduciendo á los sobrevivientes, repletas de heridos y tambien de muertos que sus piados compañeros no habían querido abandonar. Mientras los paraguayos así exterminados pisaban tierra, allá á los lejos, en el Banco e en la Escuadro, resonaba el himno brasileño en medio de los prolongados gritos de alegría con que los vencedores festejaban la victoria. Pero aquel contento les duró poco. Un sucesso inesperado cubrió de crespones el triunfo, en el momento en que el héros de la jornada se entregaba á la tarea de hacer la historia de aquella sua grande hazaña. En efecto, retactaba Cabrita, abordo de una chata, el parte del combate, cuando una bomba, disparada por Bruguéz desde Itapirú, reventó junto á él, matándole enseguida. Apenas, pues, sobrevivió é su hecho el esforzado hijo de Montevidéu, cayendo víctima de su más avantajado discípulo, que tan cruelmente demonstraba hacer aprendido las lecciones del maestro.

Después de esta acción, el mútuo bombardeo se prolongó, hasta el 17 de Abril, hecha en que el Ejército Aliado invadió el territorio paraguayo.

CAMPAÑA DE HUMAITÁ

Después de numerosos reconocimientos, resolvieran los aliados, en la Junta de Guerra celebrada el 12 de Abril, efectuar el desembarco á dos kilómetros al Norte de la confluencia, en la márgen izquierda del Rio Paraguay.

El Mariscal López, que esperaba al enemigo en la costa del Paraná, por Itapirú, ó Paso de la Patria, construyó algunas obras de defensa en esa dirección, emplazando 30 cañones.

Al amanecer del 16 de Abril de 1866, tres divisiones de la escuadra imperial fueron á ocupar las posiciones convenidas, para proteger el desembarco. Diez y siete

naves de guerra con 92 bocas de fuego se desplegaron en línea de batalla, en la orilla derecha del Paraná, desde un poco arriba de Itapirú hasta la confluencia. Y en seguida partió el Mariscal Osorio, el mando de 9500 hombres y 8 cañones, á bordo de 9 transportes, 2 avisos, 4 chatas y 12 canoas. Para engañar mejor á López, tomaron rumo á Itapirú, pero, al llegar á la escuadra, giraron rapidamente al Oeste, para luego dirigirse al Norte, á toda máquina.

El bombardeo, entretanto, era ensordecedor, respondiéndole las baterías del mayor Antonio Alvarenga, cuyos estampidos se perdían en medio de un trueno colosal. Los tenientes Gill y Ortiz hicieron prodigios con sus pobres piezas que, una traz otras, fueron enmudeciendo, despedazadas por los enormes cañones brasileños.

A las 9 de la mañana comenzó el desembarco, sindo el valiente Osorio el primero que pisó tierra paraguaya.

Tal era la configuracion de aquellos lugares, que López nada pude hacer para oponerse al invasor.

Llevado de su entusiasmo, el Mariscal brasileño exploró en persona el terreno que acabava de ocupar, siguiendo el caminho que conducía á Itapirú, acompañado de algunos jinetes de su escolta. El entonces mayor Deodoro da Fonseca, tan famoso en los anales políticos de su país, le siguió después, al frente de un batallón de infantería. Esta avanzada chocó con una pequeña fuerza de las tres armas que, á las órdenes de los capitanes Hermosa y Venegas, había sido destacada alli para vigilar los movimientos de la divisón naval fondeada cerca de las Tres Bocas.

La lucha fué encarnizada, pero reforzados los brasileños con nuevas tropas, tuvieron que retirarse los paraguayos, siendo seguidos hasta corta distancia.

El regimiento 20, despachado del campamento de Paso de la Patria para observar al enemigo, sufriendo al fuego de la escuadra llegó hasta las líneas avanzadas de los invasores, cuando terminaba la refriega: Hermosa y Venegas se alejaban. El brioso regimiento dió una carga á las primeras tropas que encontró y volvió tranquilamente sobre sus pasos.

Al obscurecer llegó el general Flores, al frente del primer cuerpo del ejército argentino y de la división oriental, comenzando enseguida el desembarco, que recién terminó al dia siguiente.

Durante toda la noche nuestros exploradores se tirotearon con los del enemigo. Llovia copiosameste.

....

11 O PLANO DE TRANSPOSIÇÃO DO RIO PARANÁ

O Chefe da Comissão de Engenheiros era, para Osório, como que o comandante da Engenharia do Exército, nos regulamentos atuais. Desempenhava o duplo papel de consultor técnico e de chefe executante, e, ao mesmo tempo que coordenava e dirigia os oficiais do Corpo de Engenheiros, apresentava sugestões ao General e diligenciava a reunião e a disposição dos meios materiais, em face da decisão tomada, na qual tinha colaboração principal. É por isso que a figura do Tenente-Coronel Carlos de Carvalho está ligada, intimamente, e com muito destaque, ao grande feito do nosso Exército. Era ele figura obrigatória nas reuniões dos chefes, e, a partir do dia 15, depois de assentada a travessia, cumpria-lhe a execução, em todos os seus aspectos. A série de medidas de previsão e execução, para que a travessia fosse feita de acordo com a idéia do chefe, consta de documentos, relatórios, cartas e referências esparsas, mas será interessante reuni-los, sob a forma atual, de plano de transposição, nos seus elementos principais, tornando mais sugestiva e compreensível toda a documentação elaborada. Teríamos, assim, com a terminologia aproximada da moderna, dentro da verdade histórica, o seguinte Plano de Transposição:

Forças Aliadas

Exército Brasileiro

N.º ....

Acampamento de Corrientes, 15 de abril de 1866.

PLANO DE TRANSPOSIÇÃO DO RIO PARANÁ

O Exército Brasileiro transporá o rio Paraná na manhã do dia 16, em dois escalões:

1.º Escalão:

a) A flotilha de Osório, constituída dos vapores *Viper, Whiternich, Susan-Bearr* e duas chatas, transportando:

— os cavalos do EM e os de um esquadrão de cavalaria;

— 4.060 praças;

— munição de infantaria e artilharia;

— 8 bocas de fogo, com as guarnições respectivas;

— Material técnico do Btl de Engenheiros.

O serviço técnico dessa flotilha estará a cargo do Cel Carlos de Carvalho, auxiliado pelos Capitães Luiz Vieira Ferreira e Abreu Lima, e Tenente Jerônimo de Morais Jardim e Manoel Inácio Carneiro da Fontoura. A tropa executante constará de 50 praças do Btl de Engenheiros, sob o comando do Capitão Tibúrcio Ferreira de Souza.

b) A flotilha do "Marcílio Dias", que deverá acompanhar a primeira, disporá dos vapores *Marcílio Dias, Riachuelo, Presidente* e *Uruguai,* além de uma chata, transportando:

— 4.314 praças;

— 29 cavalos;

— material técnico do Btl de Engenheiros.

O serviço técnico ficará a cargo do Capitão José Tomé Salgado e Tenente Joaquim de Oliveira, dispondo, também, de 50 praças do Btl de Engenheiros.

c) A flotilha "Galgo", constituída dos vapores *Galgo, Duque de Saxe, Princeza* e *Araguaia,* além de 2 pontões, transportando:

— 3.000 praças;

— 2 bocas de fogo;

— alguns cavalos.

Dirigirão a parte técnica os Tenentes José Simeão de Oliveira e Bernardino de Sena Madureira. A tropa executante será composta de um contingente do Btl de Engenheiros, sob o comando do Cap Floriano Vieira Peixoto, dispondo de 2 canoas de ferramenta e 4 de víveres.

Em 2.º escalão:

d) A flotilha formada pelas embarcações restantes, que conduzirão:

— A 6.ª Divisão de Infantaria;

— o restante da artilharia do Exército;

— todo o material existente na Ilha da Redenção.

Deverão incorporar-se a esta flotilha, como técnicos, o Major José Maria de Alencastro, que ficará, inicialmente, dirigindo o embarque na 1.ª margem; o 1.º Ten André Pinto Rebouças, que dirige as fortificações da ilha da Redenção, e o Cap Tibúrcio, Cmt da Bia de Morteiros, nessa ilha, depois de liberados da missão anterior.

MISSÕES

a) As duas primeiras flotilhas, iniciando a travessia, descerão o rio Paraná, até as Três Bocas, subindo, em seguida, o rio Paraguai, devendo desembarcar na margem esquerda, abaixo do forte de Curupaiti, em ponto favorável.

b) A terceira flotilha, atuando simultaneamente com as duas primeiras, simulará um desembarque nas imediações do forte de Itapiru, com o fim de fixar a sua artilharia, em combinação com a Esquadra, que, ao mesmo tempo, deverá bombardear o referido forte.

Caso o inimigo tente oferecer resistência à ação das duas primeiras flotilhas, a 3.ª procurará batê-lo de flanco, e, desembarcando, progredir sobre ele, de forma a dividi-lo.

c) A quarta flotilha, como reserva, e transportando os elementos do Exército argentino e do oriental, deslocar-se-á em segundo escalão, e mediante ordem, de forma a operar de acordo com as eventualidades.

PREPARAÇÃO MATERIAL

a) As munições e materiais a embarcar devem estar dispostos nos depósitos flutuantes, de acordo com os destinos e flotilhas respectivas. As tropas e as bocas de fogo estarão nos locais previstos, de forma que o embarque possa ser iniciado a partir das 18 horas do dia 15, aproveitando-se para a operação, a noite de 15/16. A travessia será iniciada na manhã de 16, em hora a determinar.

b) Uma vez atingida a segunda margem, competirá à Comissão de Engenheiros preparar, imediatamente, o desembarque, mediante o lançamento de pranchas, ficando em condições de abrir o caminho na margem inimiga, por meio de picadas, na direção do forte de Itapiru, rumo ao Passo da Pátria.

c) No caso de reação inimiga na segunda margem, caberá ainda à Comissão de Engenheiros a organização da posição do Exército, em condições de manter a posse da margem inimiga contra as suas reações eventuais. E, se for necessário, consolidar as nossas posições.

12 O PAPEL DA ENGENHARIA

A presença da Engenharia, como se observa, é assegurada, em cada uma das flotilhas, por um grupo de conhecidos oficiais do Corpo de Engenheiros ou do Batalhão de Engenheiros, com a incumbência de assegurar às forças terrestres embarcadas, o necessário apoio técnico, tanto no embarque, como em particular, no desembarque, que deviam obedecer ao objetivo das operações, tal como foi fixado pelo General Osório, que seria o primeiro a desembarcar no Passo da Pátria, em território inimigo.

Tratava-se de um caso especial de emprego da Engenharia, de natureza ainda não conhecida, como era o de uma Grande Unidade a ser transportada e desembarcar, pronta para o emprego, nos navios da Esquadra, que lhe asseguraria, depois, o apoio de fogo nas operações em terra. O acesso a bordo e o desembarque, no ponto de destino, tinham que obedecer às servidões dos horários estabelecidos e ao escalonamento das colunas, exigindo, nas duas margens do rio, o preparo de pranchas e rampas, que deveriam obedecer, na largura e na tonelagem de cargas a suportar, ao controle dos engenheiros designados para cada flotilha. E era preciso ter em vista que o inimigo estava presente e organizado, na outra margem do rio, onde as nossas forças iriam desembarcar, para progredir, sendo certas as dificuldades de reconhecer e abrir caminhos para a penetração, uma tarefa, sem dúvida, essencial para a operação, depois do desembarque.

Nossa Engenharia ainda não dispunha de experiência em tal tipo de empresa, mas a capacidade e o espírito de iniciativa dos nossos engenheiros haveria de improvisar soluções para os problemas que iam surgindo, pela própria imaginação criadora, que a guerra estimula e aprimora. Foi o que mostraram os acontecimentos.

13 A FAMOSA PROCLAMAÇÃO DE OSÓRIO

Depois das longas conferências entre os Generais aliados, a bordo do *Apa,* no qual Tamandaré alçara o seu pavilhão de Comando, ficou resolvido, afinal, que a grande operação se realizaria como fora planejada e de comum acordo: Dia D = 16 — Hora H = 09,00.

O Tenente-Coronel Carlos de Carvalho, Chefe da Comissão de Engenheiros, reuniu no dia 15 os seus oficiais, em seu gabinete, no vapor *General Osório,* para dar-lhes a notícia e acertar as últimas providências. Sua maior preocupação era a rapidez. Deu-a como bem recomendada. Tudo iria entrar em movimento.

Em cada uma das quatro expedições que compunham o dispositivo de transporte do Exército, o grupo de engenheiros, com os contingentes destacados do Batalhão de Engenheiros, orientado pelo oficial mais graduado, estaria em ligação permanente com o comando naval respectivo. Todos exultavam com a decisão tomada, nos diversos escalões do comando brasileiro. A ordem do dia baixada por Osório no dia 15 de abril, numa proclamação inspirada nos seus sentimentos autênticos de soldado e democrata, tem sido relembrada apenas em frases soltas, mas é preciso bem compreendê-la, na inteira significação da mensagem dirigida pelo grande chefe aos seus subordinados, que iriam ser guiados por

ele naquela histórica jornada. Esta é a razão por que a transcrevemos a seguir:

"Soldados do Exército Imperial

A margem do rio que tendes à vista é o termo das nossas fadigas e dos sacrifícios da nação brasileira. Chegou a hora da expiação para esse inimigo cruel, que devastou nossos campos indefesos e cometeu tantos atos de ferocidade contra populações inermes!

O ingrato a quem o Brasil encheu de benefícios verá agora que não nos impunha pela importância dos seus recursos; já, e muito tarde, vai conhecer que a política generosa do governo imperial em relação ao Paraguai era inspirada pela magnanimidade dos seus princípios e pela nobreza do caráter brasileiro.

Soldados e compatriotas! Tenho presenciado a vossa serenidade no meio das privações, a vossa constância nos sofrimentos. Tendes dado o mais belo exemplo de dedicação à Pátria, a cujo chamado acudistes entusiasticamente, vindos dos mais longínquos pontos de todas as províncias do Império a reunir-vos aqui em torno do pavilhão nacional. Aproveito este momento solene para agradecer-vos em nome do Brasil e do governo de S. M. o Imperador.

Soldados! É fácil a missão de comandar homens livres; basta mostrar-lhes o caminho do dever. O nosso caminho está ali em frente.

Não tenho necessidade de recordar-vos que o inimigo vencido e o paraguaio desarmado, ou pacífico, devem ser sagrados para um exército composto de homens de honra e de coração. Ainda uma vez mostremos que as legiões brasileiras do Prata só combatem o despotismo e fraternizam com os povos.

Avante soldados!

"Viva o Brasil! Viva o Imperador! Vivam os exércitos aliados! M. Osório, marechal de campo, comandante em chefe."

14 A OPERAÇÃO DA TRAVESSIA

A gigantesca e complexa operação da travessia, à viva força, do rio Paraná, com os seus 2.400 metros de largura média, não pode ser aqui descrita no seu conjunto, pois não é esta a finalidade deste livro. Isto exigiria a análise dos seus episódios e do papel que nela representaram as Armas combatentes. Aqui se trata, apenas, de nela inserir e destacar a atuação da Engenharia, para definir o seu padrão técnico, ao tempo de Vilagran Cabrita. Quem melhor o fez, como testemunha da grande e, até então, inédita operação, foi o Capitão de Estado-Maior de 1.ª Classe, Luiz Vieira Ferreira, combatente da Guerra do Paraguai, em conferência escrita em 1880, sob o título "Passagem do rio Paraná", constante do livro clássico de Pretextato Maciel, do qual nos permitimos extrair o resumo da descrição, que nos parece não ter sido igualada por nenhum historiador.

Ei-la:

"Tudo estava pronto para começar a mais importante operação desta campanha — a passagem do exército aliado através do caudaloso rio Paraná e sob as vistas do inimigo!

Os soldados da aliança iam pisar o solo do inimigo, e aos brasileiros coube a honra de fazer a vanguarda da tremenda cruzada.

À bravura do General Osório foi confiada a honra dos nossos exércitos, à sua nunca desmentida energia a tarefa de plantar de um modo glorioso no país inimigo o estandarte da civilização.

Às 9 horas da manhã do dia 16 a primeira expedição desceu o Paraná, demandando as Três Bocas.

Fazia a testa desta expedição a canhoneira de guerra *Beberibe,* sob o comando do Capião-de-Fragata Delfim Carlos de Carvalho, o valente imediato do *Amazonas* em Riachuelo, depois Barão da Passagem; seguia-se logo o vapor *General Osório* a cujo bordo ia o nosso general, seu estado-maior e dois oficiais da Comissão de Engenheiros, Capitão Luiz Vieira Ferreira e Tenente Manoel Inácio Carneiro da Fontoura. Seguiam-se os outros navios da expedição e por último o vapor *Voluntário da Pátria* com o chefe da comissão de engenheiros, o Capitão Abreu e Lima e o 1.º Tenente Jerônimo Jardim.

Nas Três Bocas havia uma divisão da Esquadra com alguns navios avançados no rio Paraguai, por onde subiu a expedição até a distância aproximada de meia légua.

Não sabemos se a Esquadra tinha feito alguma exploração na margem esquerda do rio Paraguai para escolher o ponto conveniente ao desembarque de nossas forças, ou se o conselho de generais tinha tido informações que o determinassem a preferir essa localidade, mas tudo leva a crer que houve más informações, pois os navios da expedição, meia légua distante da foz do Paraguai, aproximaram-se mais da margem esquerda e a canhoneira *Beberibe* parou, como se chegasse a seu destino já conhecido, sendo imitada pelos outros vapores que a seguiam.

O caso é que a canhoneira *Beberibe* quase atracada à margem esquerda do Paraguai, os outros navios da expedição pararam também, e o General Osório seguiu em um escaler para bordo do navio chefe da divisão da esquadra que ali próximo bloqueava aquele rio.

Os dois oficiais da comissão que estavam a bordo do vapor *General Osório* seguiram em um escaler para a margem inimiga e saltaram no território paraguaio ao mesmo tempo que o Capitão-de-Fragata Delfim; e a exemplo do que fazia este oficial, fizeram aproximar o vaporzinho *General Osório* à margem por espias amarradas nas árvores, visto não ser conveniente ali largar âncora.

Trataram depois os dois oficiais da comissão de preparar as pranchas para desembarque das tropas e empregaram nesse serviço, como em desembaraçar do mato o lugar onde os soldados tinham de formar, algumas praças do batalhão de engenheiros que tinham vindo com eles.

Quando o general-chefe aportou na margem esquerda, já achou as pranchas passadas para um dos transportes de tropas e para a chata que conduzia os cavalos de montaria do general, de seu estado-maior e piquete.

Começou então o desembarque pelo piquete, que se compunha de dez praças de cavalaria de linha ao mando do intrépido Tenente Pantaleão, tendo como oficial inferior seu irmão João Batista da Silva Teles, igualmente valoroso.

Desembarcado apenas o piquete, o general mandou-o explorar o terreno por onde o exército deveria passar, ordem essa que foi cumprida com a bravura, quase temeridade, com que o Tenente Pantaleão costumava proceder nos maiores perigos e mais apertados transes.

O terreno era péssimo. Margeando o rio havia um estreito albardão enxuto e coberto de mato, mais depois seguia-se um extenso banhado, em alguns lugares com mais de um metro de profundidade, e só além é que o terreno se tornava seco e desembaraçado ao trânsito, em um campo sofrivelmente espaçoso.

O piquete às ordens de Pantaleão, apenas vadeou o alagadiço, estendeu-se em linha de exploradores, conseguindo surpreender uma pequena guarda do inimigo postada próxima do ângulo formado pelas margens dos rios Paraná e Paraguai, que ela devia vigiar.

Percebendo a guarda a presença do nosso piquete fugiu precipitadamente do lugar em que estava alojada em um rancho de palha; mas pouco adiante estendeu em atiradores e começou a fazer fogo sobre o piquete. Compunha-se ela de 20 praças de cavalaria, mais ou menos, e alguma infantaria.

À incúria dessa guarda paraguaia devemos talvez à facilidade com que logramos efetuar o desembarque de nossas tropas no território inimigo sem perda de um homem. Porque se ela estivesse com mais zelo no desempenho dos seus deveres, teria visto nossos vapores cheios de tropas descerem o Paraná e subirem o Paraguai, teria desde logo dado parte desse movimento ao ditador, que talvez conseguisse chegar a tempo de disputar-nos o desembarque.

Parece que a guarda, depois de surpreendida, mandou aviso às forças que estavam no Itapiru, porque pouco tempo depois a linha que se opunha aos nossos exploradores foi reforçada por mais alguns soldados, que foram bizarramente recebidos pelo Tenente Pantaleão.

O General Osório hesitando em empenhar as tropas naqueles terrenos alagados, regressou à margem do rio e disse aos oficiais da comissão de engenheiros que parassem o desembarque, e que talvez tivesse de reembarcar as poucas companhias que já estavam em terra; que ele ia fazer novas explorações; e dito isso partiu a galope pelo estreito albardão por onde tinha ido o piquete.

Tinha, porém, o piquete estabelecido uma guerrilha contra a linha de atiradores com que o inimigo o hostilizava; linha que crescia sucessivamente e ia se tornando respeitável em relação ao diminuto número de praças do piquete, mas este tinha por chefe um dos oficiais de mais bravura do nosso exército, e esse punhado de homens não podia deixar de fazer prodígios.

O general-chefe ao chegar presenciou o relevante serviço prestado pelo seu piquete e a coragem com que soube sustentar a guerrilha inteiramente só, até que alguma infantaria lhe pudesse prestar auxílio.

Em tão difícil circunstância os dois oficiais da comissão de engenheiros, considerando as desastrosas conseqüências que traria a perda de tempo naquela operação; que não era possível deixar o general-chefe só com o seu piquete em luta com o inimigo, e que a idéia de reembarque não podia ser realizada, porque seria uma derrota, deliberaram entre si, e o Capitão Vieira Ferreira,

tomando a responsabilidade, mandou continuar o desembarque; e as tropas que desembarcavam procuravam, através do mato e do banhado, caminho para o lugar em que se dava o tiroteio.

Essa resolução não foi filha de desobediência, mas expressão patriótica da responsabilidade que toma um subalterno em leal e sincero apoio de seu chefe, quando tem convicção profunda do acerto de seu ato para salvação geral, embora conheça que a falta de vitória lhe custará a vida.

A celeridade do desembarque, a imediata transposição do mato e do brejo, eram a condição indispensável para o feliz êxito da operação; pois convinha que tivéssemos nossas forças de posse de terreno vantajoso para medir suas armas com as do inimigo quando este, avisado como já estava, chegasse a apresentar-nos de frente forças mais consideráveis.

Felizmente quando os paraguaios nos apresentaram uma linha de maior importância já o general tinha reunido ao seu bravo piquete algumas companhias do 2.º Batalhão de linha, e 2.º Corpo de Voluntários que formaram também uma linha de atiradores destemidos, sob o comando do Major Manoel Deodoro da Fonseca, hoje (1880) o glorioso marechal-de-campo, que o Brasil ama e venera, e o mundo inteiro conhece.

Os vapores-transportes estavam tão carregados de tropa que seria maravilhoso atirar sobre eles uma bala de fuzil sem produzir a perda de uma vida; portanto se o inimigo conseguisse aproximar uma boca de fogo e fazer-nos alguns tiros de metralha poderia sem dificuldades malograr-nos a operação ou pelo menos torná-la de uma perda enorme.

Os oficiais dos transportes subiam às vergas e dessa elevada posição, que dominava o mato, conseguiam ver o movimento das forças inimigas, e anunciaram a aproximação de forças consideráveis que dentro em pouco distinguiram serem elas das três armas.

Não se enganavam, com efeito, pois em pouco tempo o tiroteio tornou-se mais nutrido e o estampido da artilharia paraguaia se fez ouvir.

Então o desembarque acelerou-se de um modo espantoso.

O entusiasmo de nossas tropas expandiu-se e todos queriam à porfia tomar parte no combate.

As pranchas estavam constantemente cheias de pelotões sucessivos que passavam, e muitas praças pulavam dos navios mais próximos para a margem.

Tinham já chegado também a segunda expedição e com ela o Capitão José Tomé Salgado e o 1.º Tenente Álvaro de Oliveira, membros da Comissão de Engenheiros, que foram logo para terra proporcionar também o desembarque às tropas.

A comissão com as praças de engenharia abriram uma picada pelo mato, e com árvores cortadas estivaram o brejo para tornar possível a passagem da nossa artilharia para o teatro do combate.

Avisado o chefe da comissão dessas circunstâncias, mandou desembarcar a bateria de bocas de fogo de calibre 4, ao mando do Capitão João Nepomuceno de Medeiros Mallet, com os respectivos carros de munição, do qual só três canhões puderam, naquela ocasião, entrar em combate.

Já então a picada estava pronta e as bocas de fogo seguiram por ela, sendo vencida a dificuldade da rodagem no brejo pela força dos braços dos bravos soldados.

As munições eram conduzidas dos respectivos carros a mão de artilheiros e outras praças.

Desse modo, a despeito de todo os entraves, dos variados obstáculos com que se nos apresentava o caminho do dever, nossa bateria de quatro se estabeleceu nos lugares que lhe indicara o nosso general, e fez sentir ao inimigo o efeito mortífero de seus projetis.

Também o combate não foi porfiado por parte dos paraguaios.

Logo que conseguimos meter em ação alguns batalhões de infantaria e as três bocas de fogo, o general-chefe dirigiu com tanto denodo e acerto o ataque que

o inimigo bateu em retirada, deixando em nosso poder alguns feridos, que foram aprisionados e conduzidos ao hospital de sangue.

Estava conseguida a grande operação que intentáramos!

Oito mil brasileiros ao mando do invencível General Osório estavam estabelecidos no território inimigo, donde não deveriam sair senão depois de derribada a autoridade do tirano, depois de lavada a afronta que ele nos tinha traiçoeiramente atirado, e aniquilada a força escravizadora daquela infeliz nação.

Entretanto a hospedagem na terra do inimigo não podia nos ser propícia, e o resto do dia 16 e a noite para 17 foi formidável.

Armou-se de repente furiosa tempestade; o sol encobriu-se e pesadas nuvens percorriam o espaço envolvendo em um manto negro a abóbada celeste. Os ventos se desencadearam; a chuva caía em borbotões, e a temperatura baixou consideravelmente, enregelando os nossos bravos soldados, baldos de todos os recursos naquela ocasião, sem abrigo, sem coberta, sem meios de se aquecer a não ser o fogo do patriotismo que lhes conservava levantando o ânimo e o valor.

Em semelhante circunstância não podia o general empreender novos feitos, mesmo porque eram diminutas as tropas que se achavam em território que o inimigo conhecia palmo a palmo, e eriçado de obstáculos, que se podiam converter em sucessivas embocadas perigosas; além de que carecíamos dar fôlego às tropas sumamente fatigadas e consumidas pela aspereza do tempo.

Assim, pois, o general, de acordo com o chefe da Comissão de Engenheiros, procurou a melhor e mais segura posição para o exército passar aquela noite terrível, e ficou o exército bivacado com uma frente tão desenvolvida quanto o terreno permitiu, apoiando seus flancos sobre o rio Paraná e uma lagoa ou terrenos intransitáveis.

Previa o general que os paraguaios, conhecedores como eram do terreno, se aproveitassem da escuridão da

noite, dos efeitos da copiosa chuva que caía, para tentarem um ataque à posição que ocupávamos; portanto, garantido como estava pelos flancos, tratou de cobrir a frente por forças avançadas que pudessem vigiar o inimigo ou, para melhor dizer, senti-lo por qualquer direção que ele se apresentasse.

Não só a passagem do Paraná não tem tido, na apreciação dos que vêem a guerra de longe, a consideração de que é digna e que imortalizaria um exército europeu, onde os comentadores exploram o mais insignificante feito desse gênero para enobrecerem as armas de suas nações, como os combates de 16 e 17 de abril não parecem ser considerados entre os primeiros feitos dessa campanha.

Ná nisso grave injustiça, que um dia a História fará desaparecer, quando também tiverem desaparecido da cena do mundo as figuras importantes dessa brilhante fase da vida do Brasil, e as paixões tiverem deixado de ser levadas em conta na narração da verdade.

Em nossa fraça opinião, os dias 16 e 17 de abril bastavam para imortalizar o nome do General Osório; e estamos certos de que na consciência desse general a batalha de 24 de maio, a maior das batalhas feridas na América do Sul, até esta época, não fará diminuir o valor do triunfo que conseguiu no combate de 17 de abril.

As condições na madrugada de 17 eram péssimas.

Posições desconhecidas inteiramente por nós, terreno propício às emboscadas e surpresas do inimigo, exército muito inferior em número ao que ele podia apresentar-nos, inferioridade nas armas, porque não tínhamos cavalaria, o cansaço, enfim, de nossas tropas que, havia mais de 24 horas, estavam em movimento, sem repouso, sem regular refeição e expostas à chuva e a um frio rigoroso, tudo isso exigia da parte do general a maior prudência, o mais desenvolvido tino, conhecimentos da arte da guerra, e muita energia para não sacrificar seus valentes soldados.

Pois bem: o General Osório satisfez cabalmente a todas essas condições.

Auxiliado pelo inteligente e incansável chefe da Comissão de Engenheiros, situou perfeitamente o exército e o cobriu com verdadeira arte, frustrando todas as tentativas que o inimigo empreendeu.

E quando sobre a madrugada do dia 17 o inimigo atacou resoluto e com energia nossas linhas avançadas, ameaçando seriamente a nossa artilharia que se achava em posição, mas ainda sem ter sido possível fortificar-se, o majestoso vulto do General Osório, aos primeiros clarões do dia, se destacou no renhido combate, grandioso e sublime!

Montado em seu fogoso ginete contemplava a luta com serenidade pasmosa, dava todas as ordens com acerto e sem sofreguidão, empenhava na peleja as forças indispensáveis, pois a topografia do terreno não permitia desenvolver grandes linhas de ataque; sabia esperar pelo resultado de suas ordens, e pronto apresentava nos pontos mais perigosos o reforço que supunha mister para firmar o triunfo.

Os paraguaios não puderam vencer semelhante resistência, por mais esforços que fizessem, por mais arrojo que desenvolvessem. Seus regimentos estavam dizimados pelo fogo vivíssimo e certeiro das oito bocas de fogo da bateria Mallet; seus batalhões recuavam ante nossa briosa infantaria, e sua própria artilharia era atacada pela nossa linha de atiradores, sendo uma das peças logo tomada por três praças do 1.º Batalhão de Infantaria, uma das quais, o músico José Luiz da Silva, exclamou pondo a mão sobre o canhão inimigo: — "esta peça é brasileira!"

O anjo da vitória oferecia a sua palma virente ao general brasileiro, o triunfo estava declarado pelas nossas armas, e o Exército inimigo, com sensíveis perdas, bateu em retirada.

Como troféu desta vitória o Exército Brasileiro recolheu uma bandeira do inimigo, três bocas de fogo de campanha, grande quantidade de fuzis, de lanças e alguns prisioneiros, a maior parte feridos.

Nossas perdas orçaram nos dois dias em 200 homens, inclusive mortos e feridos, oficiais e soldados, sendo o número de mortos 1/4 do de feridos.

As do inimigo em homens não foram inferior ao triplo das nossas.

Conseguir, pois, tão vantajosos resultados nas circunstâncias precárias em que se achava aquele pequeno exército, é um padrão de glória para um general-chefe: razão por que dissemos que os sucessos dos dias 16 e 17 de abril bastavam por si sós para imortalizar o nome do General Osório.

Apenas posto em fuga o inimigo, no combate que acabamos de narrar, o general mandou cobrir por trincheiras a posição de nossa artilharia, pois era de presumir que os paraguaios voltassem ao combate, visto poderem revesar suas tropas, e convir-lhes aproveitar o pequeno número das nossas que estavam daquele lado do rio.

Por seu lado o general não devia empreender naquela ocasião uma operação ofensiva, pela fadiga das tropas, pela necessidade de cuidar dos feridos e transportá-los para o hospital, enterrar os mortos, e para não perder uma posição que já conhecíamos, enquanto não pudéssemos intentar a marcha até ao forte de Itapiru e seu assalto.

Assim, a Comissão de Engenheiros, com os dois contingentes do batalhão de engenheiros, deu começo às fortificações, auxiliada pelos oficiais da bateria e algumas praças.

Essa resolução não escapou aos paraguaios e lhes fez aproximar alguns piquetes com o fim de observarem uma ocasião azada para tentarem novo ataque.

Foram repetidas as demonstrações do inimigo em diferentes pontos das nossas linhas; trocaram-se mesmo alguns tiroteios em diversas emboscadas, mas a construção das trincheiras progredia rapidamente.

Uma ocasião, os paraguaios percebendo que os nossos canhões estavam fora das baterias, para dar lugar ao

trabalho de entrincheiramento, aproveitaram-se disso, e suas tropas de cavalaria e infantaria se apresentaram fora do mato e dispunham-se a avançar sobre nossa artilharia; mas esse movimento sendo logo conhecido por nossa parte, os canhões, que de fato estavam um pouco retirados do parapeito que se construía, foram rapidamente colocados em posição de combate, e ficaram aptos para jogarem, à barbeta, naqueles lugares em que as canhoneiras não estavam ainda abertas no parapeito.

Todo o Exército chegou a postos e o inimigo viu em um momento que não colheria naquele novo ataque senão piores resultados do que teve naquela madrugada. Isso o fez mudar de intento e ocultar-se pressuroso daquelas infatigáveis bocas de fogo.

O trabalho de engenharia pôde ser concluído sem acidente algum, podendo desde então o Exército contar com maior segurança, ficando mais descansadas as tropas que se achavam de proteção à artilharia.

Conseguido esse resultado, nossa posição tornou-se bastante forte, pois não podíamos ser atacados senão de frente e essa estava bem defendida pela artilharia entrincheirada e por excelentes corpos de infantaria, que tomavam todas as avenidas por onde o inimigo poderia tentar um ataque.

Na manhã do dia 18 o pequeno e glorioso exército do General Osório preparou-se para novas empresas e para assaltar o forte de Itapiru, se o inimigo quisesse defendê-lo.

Do lugar onde estávamos ao Itapiru, conquanto não fosse longe, havia espaços bastante para renhidos combates, se o inimigo ousasse disputar-nos a marcha.

O terreno intransitável era estreito, cortado de capões de mato recortados de picadas; os claros muitas vezes embaraçados de macega que não permitia à vista alcançar muito longe; e todos esses acidentes só o inimigo os conhecia bem; poderia, portanto, dar um preço elevado a cada palmo de terra que fosse obrigado a ceder-nos. Mas os sucessos de 16 e 17 lhe davam pleno conhecimento da impetuosidade das armas comandadas

pelo bravo Osório e lhe tiraram toda a resolução de resistência.

Nosso Exército avançou e as forças paraguaias abriram-nos caminho.

Entretanto não podíamos alcançá-las na retirada; não tínhamos cavalaria e naquela marcha-manobra toda a precaução era indispensável, e o Exército apenas devia avançar em marcha ordinária.

Os oficiais da comissão de engenheiros, por se acharem a pé, marchavam com os contingentes do batalhão dessa denominação junto à bateria de artilharia, prontos a prestarem o auxílio que se tornasse necessário para a presteza da marcha.

O chefe, porém, que estava montado, acompanhou outras tropas, seguindo sempre as linhas de atiradores que mais se avantajavam.

Essas linhas seguiam de perto o inimigo tendo-o muitas vezes à vista, mas não podia alcançá-lo pela necessidade de explorar os terrenos, os matos, os macegais e alguns ranchos que encontravam.

Muito notável se tornou nesse importante serviço o Capitão do 1.º Batalhão Afonso José de Almeida Côrte Real, que com a sua companhia executou explorações arriscadíssimas e ocupou sempre os pontos mais perigosos. Ouvimos muitas vezes o Dr. Carvalho falar desse oficial com verdadeiro entusiasmo, elogiando a perícia com que exercia as funções do seu posto.

Não havendo resistência do inimigo, nossa marcha foi rápida, e chegamos à vista do forte de Itapiru, donde o inimigo se retirou logo, não sendo possível tentar defendê-lo.

O chefe da comissão pediu ao comandante do 6.º Batalhão de Infantaria, o Tenente-Coronel Antônio da Silva Paranhos, a Bandeira Nacional e partiu com ela a galope para o forte, sendo apenas acompanhado por seu ordenança.

Aproximando-se, achou o forte abandonado, entrou e plantou-lhe nas ruínas de suas muralhas o Estandarte Brasileiro.

Era nosso o forte de Itapiru, e nossas tropas o penetraram com as armas ao ombro, pois o inimigo, abandonando-o, tinha tomado precipitadamente o caminho de seus entrincheiramentos do Passo da Pátria; sendo provável que para esse resultado concorresse o ver ele a atitude que tomava o grosso de nossas forças que tinham ficado na margem correntina, e a Esquadra, donde veio logo uma bandeira nacional para ser erguida no forte e dispensar a do 6.º Batalhão.

Desde que o exército do General Osório principiou a mover-se no dia 16, a Esquadra se pôs em atitude de proteger a operação, estendendo-se convenientemente pelo rio Paraná, das Três Bocas para o Itapiru; e à medida que o Exército se aproximava desse forte o Almirante Tamandaré mandava tomar posições do lado da margem direita do rio, que melhor se prestassem ao bombardeamento do campo do inimigo; sendo esse movimento a razão mais certa da falta de resistência dos paraguaios no dia 18.

Na verdade, desde que as forças paraguaias, que fizessem frente às do General Osório, tivessem os canhões de alguns navios da Esquadra a hostilizá-las pelo flanco esquerdo, não se poderiam sustentar e na retirada sofreriam grandes perdas, perseguidas como seriam pelos projetis dos canhões de grande alcance que possuem nossos navios.

Para que qualquer navio da Esquadra pudesse bater a margem paraguaia sem ofender nossas tropas, fora convencionado um sinal por meio de uma bandeira que assinalaria a posição de nossas forças, e assim os fogos da esquadra, tomando uma direção oblíqua ao rio, e deixando à esquerda o ponto assinalado, não nos podiam de modo algum ofender, e causariam grande dano ao inimigo que tinha forças disseminadas ao correr do rio, pela impossibilidade de fazê-las concorrer todas à frente do combate.

O exército do General Osório tendo-se assenhoreado do forte de Itapiru, levando o inimigo em direção ao seu acampamento do Passo da Pátria, chegou à proximidade das lagoas que contornavam em grande parte aquele acampamento e que o inimigo teve pressa de passar, an-

tes que o alcançasse a força brasileira e que os navios da esquadra lhes causassem maiores danos.

Na vizinhança dessas lagoas postaram-se alguns piquetes avançados e o Exército acampou pouco adiante do forte de Itapiru.

Recebemos então a visita dos Generais Mitre, Flores e Paunero, que, com o General Osório, se dirigiram aos piquetes avançados, a fim de observar as posições inimigas, o que sendo percebidos pelos paraguaios fizeram-lhes eles alguns tiros.

Continuava ativamente o movimento de nossas tropas e materiais que restavam ainda por passar, e os transportes, chatas e outros meios à disposição de um distinto chefe de nossa Marinha, Capitão-de-Mar-e-Guerra Alvim, traziam ativamente tudo a desembarcar no Itapiru, onde foram se reunindo ao exército do General Osório as tropas restantes, nossas e dos nossos dignos aliados, começando o desembarque pelas forças comandadas pelo General D. Venâncio Flores, compostas dos orientais e de uma brigada brasileira.

Entretanto, alguns dias eram necessários para completar-se inteiramente a reunião dos Exércitos aliados com o seu enorme material de guerra na margem direita do Paraná, para que então se pudesse empreender novos movimentos".

Forçado o inimigo a abandonar o Passo da Pátria nele foi estabelecido o quartel-general do Exército brasileiro, e no dia 24 para aí seguiram todas as forças aliadas, adiantando-se o General Neto com a sua cavalaria para fazer a vanguarda, a que no dia seguinte (25) se reuniram a escolta de D. Venâncio Flores, a artilharia oriental, o nosso 1.º Regimento de Artilharia e as Divisões Argolo e Sampaio.

A 26, saindo aquele chefe a um reconhecimento até o Estero Bellaco, bateu uma força inimiga das três armas que deixou no campo 50 homens. Feito novo reconhecimento a 29, os inimigos retiraram-se sem oferecer resistência e a 30, com o general-chefe, procedeu Osório a mais um reconhecimento e em seguida mandou au-

mentar as forças da vanguarda com 4 peças de artilharia raiadas de calibre 4, e a 1.º de maio determinou que da brigada Vitorino seguissem dois batalhões de proteção à artilharia da vanguarda, ficando esta portanto elevada a 3.580 homens com 6 peças, e disposta no seguinte modo: acampados na frente das nossas vedetas, onde havia um grande banhado, estavam os Batalhões 3.º, 5.º e 16.º da brigada Pecegueiro; a cerca de 2.000 metros estavam as 4 peças raiadas a cavaleiro da estrada e a poucos metros de uma mata com três batalhões de proteção; à esquerda e retaguarda estavam os batalhões orientais 24 de Abril, Independência e Flórida. Em frente da vanguarda estendia-se o já mencionado Estero Bellaco que encobria o Exército inimigo. No dia 2 de maio piquetes argentinos foram mandados pela manhã em descoberta, e ao voltarem deram parte de estarem limpas de inimigos as matas vizinhas além do Estero.

No dia 19, resolvem os generais aliados, em conferência, que no dia seguinte seria investido o campo inimigo; e assim o fizeram, deixando pela manhã o Estero Bellaco, levando de vencida os piquetes avançados da vanguarda inimiga.

A posição que estas forças abandonaram é o areal denominado de Tuiuti, cuja esquerda termina na Lagoa Pires e a direita se prolonga coberta de jataís até se perder de vista. Na frente, a cerca de dois quilômetros, vê-se o matagal, como disputando a marcha dos invasores. Estão aí o Sauce e à sua esquerda um pouco à frente o Estero Rojas, de onde, à vista do movimento dos aliados, transporta o ditador o seu quartel-general para o Passo-Pucu. Do inimigo apenas se torna visível, no seu flanco direito, uma única bateria.

Vê-se que nos encaminhamos para uma descrição da maior batalha até hoje pelejada na América Meridional, mas como, apesar dos quarenta e um anos decorridos, ainda surgem controvérsias sobre tão importante feito de armas, com a devida vênia transportamos para este trabalho o que há feito em a sua "História da Guerra do Paraguai" em que tomou parte, o já mencionado General Dr. José Bernardino Bormann.

"Estão, pois, os dois Exércitos inimigos um fronteiro ao outro, prontos a recomeçar a peleja com maior fúria.

À esquerda e centro do Exército aliado estão as tropas brasileiras sob o comando de Osório: à direita, os argentinos sob as ordens imediatas de Mitre, o general-chefe, e, um pouco para a frente, como uma espécie de vanguarda, o General Flores com a sua pequena e valente Divisão oriental, reforçada pela 6.ª Divisão brasileira às ordens de Vitorino Monteiro, e o 1.º Regimento de Artilharia a cavalo, com 24 bocas de fogo e 1 bateria oriental de 6 canhões.

O resto da artilharia está em bateria na esquerda, centro e direita.

Na frente das 30 bocas de fogo da vanguarda construiu-se uma ligeira trincheira.

Esses canhões estavam sob o comando do bravo Tenente-Coronel da Artilharia brasileira Emílio Luiz Mallet.

Tal era a disposição do nosso campo.

No dia 23 foi o Coronel Belo, comandante da 5.ª Brigada, com os Batalhões 3.º e 4.º de Infantaria, todos brasileiros, proceder a um reconhecimento, durante o qual 12 canhões nossos jorraram 450 tiros de granada no campo inimigo.

Este foi de uma parcimônia admirável; apenas respondeu com 26 canhonaços!

Feito o reconhecimento, assentou-se em atacar o inimigo, depois de realizar-se um outro mais forte, mais lato, no dia seguinte.

Surge pois o dia 24 de maio".

Era a Batalha de Tuiuti, a maior, mais renhida e mais gloriosa de todas as que já foram travadas, ao longo da História, no continente americano. Nela a Engenharia já aparece com todas as características de Arma Combatente, conforme veremos.

15 PROBLEMAS IMPREVISTOS

O plano de transposição do rio Paraná, que reajustamos, nas suas linhas gerais, de acordo com os documentos da época, dando-lhe forma atual, correu o risco de não ser levado ao fim.

O desencadeamento foi feito de acordo com as previsões, e até o apoio da Esquadra, às tropas de desembarque, mediante um código convencional de sinais (bandeirolas), foi acionado em boas condições. Entretanto, a chegada à margem inimiga trouxera surpresas. "O terreno, intransitável, era estreito, cortado de capões, recortado de macega que não permitia à vista alcançar muito longe; e todos esses acidentes, só o inimigo os conhecia bem; poderia, portanto, dar um preço elevado a cada palmo de terra que fosse obrigado a ceder-nos".

A reação com que fomos recebidos, ainda com poucos elementos desembarcados, além das dificuldades do terreno completamente desconhecido, levará Osório a hesitar. Ele ordenou aos oficiais da Comissão de Engenheiros a suspensão do desembarque e a previsão de reembarque das poucas companhias já desembarcadas.

"Em tão difícil circunstância, os dois oficiais da Comissão de Engenheiros, considerando as desastrosas conseqüências que traria a perda de tempo naquela operação; que não era possível deixar o General-Chefe só com o seu piquete, em luta com o inimigo, e que a idéia de reembarque não podia ser realizada, porque seria uma derrota, deliberaram entre si, e o Capitão Vieira Ferreira, tomando a responsabilidade, mandou continuar o desem-

barque; e as tropas que desembarcavam procuravam, através do mato e dos banhados, caminho para o lugar em que se dava o tiroteio".

"Essa resolução não foi filha da desobediência, mas expressão patriótica da responsabilidade que tomou um subalterno, em leal e sincero apoio ao seu chefe, quando tem convicção profunda do acerto do seu ato para a salvação geral, embora conheça que a falta de vitória lhe custaria a vida".

"A celeridade do desembarque, a imediata transposição do mato e do brejo, eram a condição indispensável para o feliz êxito da operação".

Esse juízo sobre a atuação do Corpo de Engenheiros, numa tão difícil emergência, formulado pelo Dr. Luiz Vieira Fereira, no seu livro "Passagem do Paraná", com a autoridade de um participante da operação e de oficial do Estado-Maior, pode ser discutível, mas serve para dar uma idéia do papel relevante que tiveram os nossos oficiais técnicos numa hora tão grave e decisiva para o curso da Campanha do Paraguai. E o fato é que as coisas correram dentro das suas previsões. O desembarque foi efetuado. Conseguíamos manter uma cabeça de ponte, na margem paraguaia, com a colaboração destacada dos nossos engenheiros, enquanto as correntes de transportes levavam, para a base conquistada, o material e os homens necessários ao prosseguimento da operação. Lográvamos assim, em poucos dias, abordar com vantagem, o forte de Itapiru, onde a Bandeira Brasileira passou tremular. O nosso considerável material de guerra estava todo na margem do inimigo. E foi assim que, em lutas sucessivas, travadas já em seu território, chegamos ao contato do grosso das suas forças, para travarmos a batalha memorável de 24 de Maio, em que a glória, já grande, de Osório, iria culminar.

16 HOMENAGENS AO BATALHÃO DE ENGENHEIROS

O DIREITO AO USO DA BANDEIRA NACIONAL

De acordo com a provisão de 11 de janeiro de 1853, só era concedida a honra de possuir e usar a Bandeira Nacional, aos corpos de duas ou mais companhias que houvessem sido organizados de acordo com o plano baixado pelo Decreto de 19 de abril de 1851. O Batalhão de Engenheiros não estava no caso, pois, como sabemos, foi criado posteriormente, a 23 de janeiro de 1855.

A concessão de tal prerrogativa só lhe poderia ser extendida por um decreto especial do Imperador, mas, para isto, seria necessário, como é lógico, um motivo excepcional, que o justificasse. Ele não tardaria a ser encontrado no próprio valor e no próprio heroísmo do Batalhão, criando uma significação particular para a sua história gloriosa o ato que ele haveria de inspirar, mercê dos seus méritos na guerra, à justiça do Imperador. Esse motivo foi a jornada épica da Ilha da Redenção que está inscrita, hoje, no pavilhão regulamentar com que o Governo atual houve por bem rememorar o grande feito militar dos predecessores do atual Batalhão Vilagran Cabrita.

Realmente, a Ordem do Dia do Exército, de 19 de maio de 1866 (n.º 516), tornou público o seguinte decreto imperial:

"Decreto n.º 3.644, de 1.º de maio de 1866:

Concede ao Batalhão de Engenheiros o uso da Bandeira Nacional em remuneração de seus feitos e serviços na guerra contra o Paraguai.

Querendo galardoar o valor, intrepidez e os serviços que durante o curso da presente guerra tem prestado o Batalhão de Engenheiros, Hei por bem, para memória de seus feitos e serviços, conceder-lhe o uso da Bandeira Nacional, enquanto subsistir um oficial ou praça de pré que tiver tomado parte nos seus trabalhos na atual campanha.

Angelo Moniz da Silva Ferraz, do meu conselho, ministro e secretário de estado dos negócios da guerra, assim o tenha entendido e faça executar.

Palácio do Rio de Janeiro, em 1.º de maio de 1866. 45.º da Independência."

A PRIMEIRA CONDECORAÇÃO

Logo depois, a Bandeira conferida ao Batalhão já podia ser conduzida pelos seus gloriosos soldados com um destaque excepcional, que unidades mais antigas não haviam logrado obter. Ela poderia ostentar, no topo da haste, a insígnia de cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro, que lhe coubera como distinção especial do Imperador, conforme o seguinte decreto, publicado na Ordem do Dia do Exército n.º 517, de 7 de junho de 1866:

"Querendo distinguir e honrar o Batalhão de Engenheiros, que, tendo ocupado a ilha paraguaia em frente do forte de Itapiru, na margem direita do alto Paraná, a sustentou e defendeu contra forças do Exército inimigo, que tentaram retomá-la na madrugada do dia 10 do mês próximo passado, repelindo-as e desbaratando-as completamente, no que se houve com disciplina, perícia e valor acima de todo o elogio; e pelos serviços prestados na presente guerra, Hei por bem, em memória de tão brilhante feito d'armas, conceder ao referido Batalhão a insígnia de Cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro, que trará e conservará na haste de sua Bandeira enquanto subsistir nas suas fileiras um dos oficiais ou praças que tiverem parte na campanha atual".

O NOVO COMANDANTE DO BATALHÃO

O substituto de Cabrita deveria estar à altura do comando em que ele morreu. E, a 13 de abril de 1866, em virtude da perda que o Exército sofrera com a sua morte, a 10 do mesmo mês, foi nomeado Cmt Interino do Batalhão o Major Conrado Maria da Silva Bittencourt. Ele assumiu as funções, na mesma data, no acampamento do Exército Imperial, junto ao Passo da Pátria. A partir daí, caberá a Conrado Bittencourt a honra de conduzir o Batalhão, através do território inimigo, enfrentando todos os momentos difíceis, até à fase final da Campanha das Cordilheiras. Só a 11 de outubro de 1869, em Itacurubi, teve de abandoná-lo, como veremos, mas, ainda assim, depois de finda a guerra, tornará ao seu posto, reassumindo as funções a 31 de outubro de 1870.

Em verdade, a vida do grande soldado está ligada ao histórico do Batalhão de Engenheiros como a de nenhum outro que haja passado pelas suas fileiras.

Ele exerceu o comando direto do Batalhão de Engenheiros nos grandes lances heróicos da guerra, em território inimigo, e teve, além de tudo, o mérito de haver dirigido a transformação que, progressivamente, se operou, durante a campanha, no emprego da tropa de engenharia. Foi, além de tudo, um chefe perfeito, tanto na guerra como na paz, como o atestam, ainda hoje, os arquivos e a história falada, por testemunhos pessoais e insuspeitos, do primeiro batalhão da nossa Arma.

A 29 de abril de 1866 o Batalhão de Engenheiros transferira o seu acampamento para Sant'Ana, junto ao Passo da Pátria, e a 22 do mesmo mês e ano, quando o Exército já se encontrava na margem inimiga, acampou, finalmente, em Tuiuti, onde vamos acompanhá-lo no quadro daquela batalha memorável.

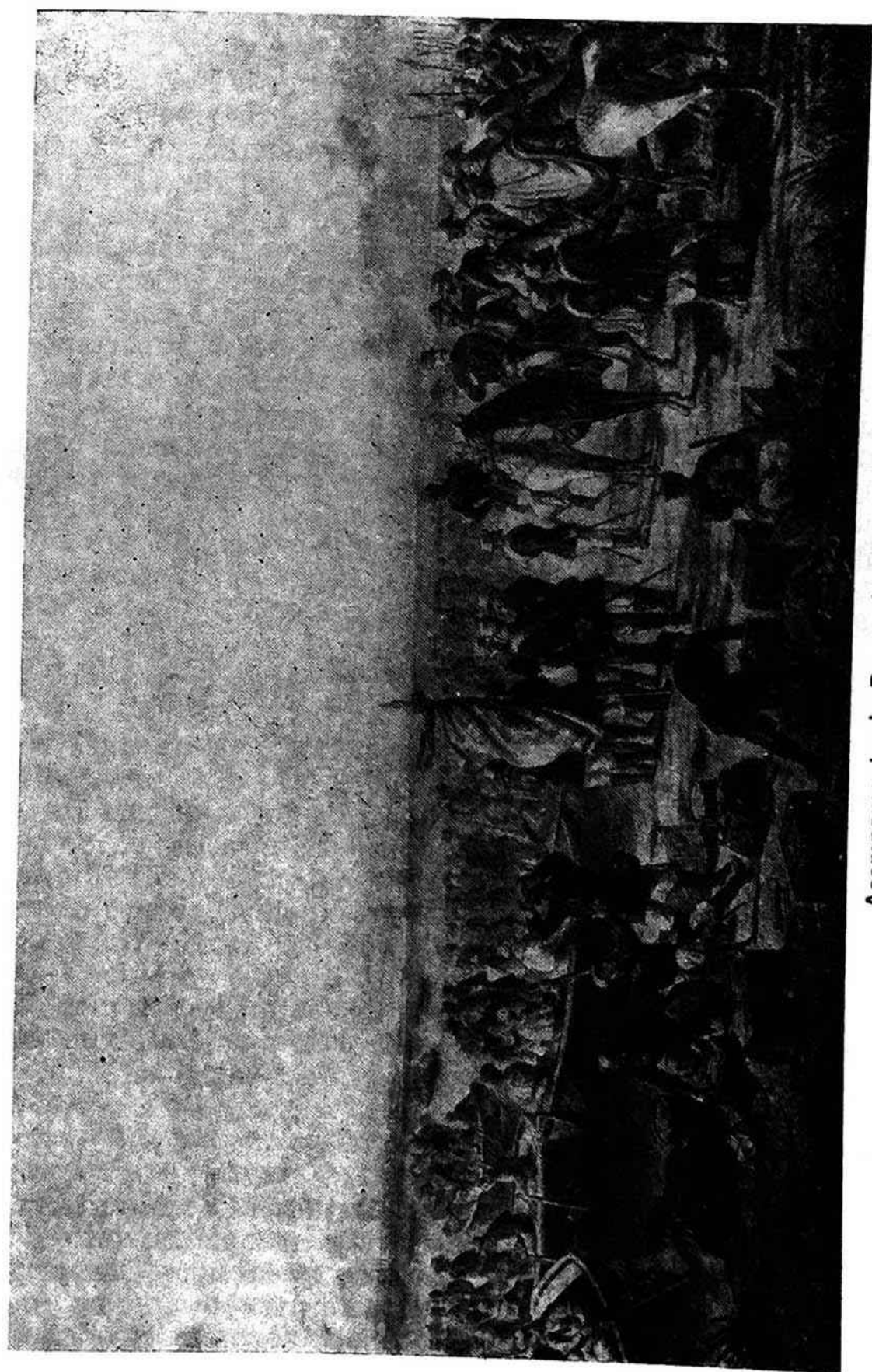
17 TUIUTI

QUADRO GERAL (ACONTECIMENTOS ANTERIORES)

Voltemos ao 16 de abril de 1866. Estávamos, conforme sabemos, de posse da Ilha da Redenção. Tratava-se, pois, dentro da idéia estabelecida, de, fazendo uma "diversão" face ao forte de Itapiru, desencadear a operação principal, isto é, a transposição com o grosso, no lugar indicado pelo reconhecimento anterior, na foz do Paraguai. Ela é iniciada às nove horas e, em pouco tempo, estávamos desembarcando na margem esquerda do rio. Devemos considerar que íamos pisar em terreno desconhecido, possivelmente guarnecido pelo inimigo e, além de tudo, desfavorável para uma ação de surpresa. Era em grande extensão baixo e arenoso. Além de tudo, a guerra se fazia sem cartas... O General Osório se expusera, pessoalmente, a todos os riscos de tal situação, desembarcando em primeiro lugar, como se comandasse apenas um pequeno reconhecimento de cavalaria. Tomou pé na margem inimiga e procurou estudar o terreno, visando à direção de Itapiru. Quando chegara a descobrir uma única estrada existente em bom terreno (era a que ia para Itapiru), já o inimigo se lhe opunha, com tropas das três armas. A luta se desencadeia, em força, prolongando-se até às duas horas da tarde, quando é interrompida por um violento temporal que impõe uma trégua de três horas. Esta parada permite que o inimigo se reforce, mas as 1.ª e 3.ª DI, de Argolo Ferrão e Sampaio, a Comissão de Engenheiros etc., vão desembarcando em terra paraguaia.

Depois de várias operações, o Marechal Lopez havia ordenado a evacuação do campo entrincheirado do Passo da Pátria a 18 de abril, retirando o seu exército para o Estero Bellaco.

Os Aliados haviam tomado contato com a posição e preparavam o ataque. A operação, porém, não era muito simples. A posição atingida foi organizada, cuidadosamente, sob a chefia do Ten Cel Carlos de Carvalho, do Corpo de Engenheiros. Construíram-se trincheiras para todas as baterias. O trabalho mais importante era, pela natureza da operação, a construção de pontes para o assalto, e essa missão foi atribuída à Engenharia. No dia 24 já se havia ocupado o campo do Passo da Pátria. Nessa data o Batalhão terminara a construção de uma ponte de 150 metros de extensão.

A 1.º de maio, o grosso dos Aliados se achava no Passo da Pátria. Tratava-se de atacar a posição do Estero Bellaco, onde o inimigo se abrigava. Terreno baixo, inundável, apertado entre duas correntes de água, bem merecia o batismo de "terreno maldito", que lhe deram. A frente era de 5 quilômetros. Adiara-se a operação a pretexto de que a nossa vanguarda era fraca e estava exposta, tornando-se imperioso reforçá-la. Não se atribuía, porém, ao inimigo, nenhum intuito ofensivo. Fomos, assim, colhidos de surpresa, quando, já no dia 2, Dias, comandando uma força numerosa, desencadeia violento ataque, obrigando a nossa vanguarda a ceder e recuar. A custa de muito sacrifício, viemos, afinal, a atingir a posição do Estero Bellaco. Ficaram os Aliados nessa situação. No dia 11, o Conselho de generais resolvera atacar a 15. Renunciou-se, porém, a tal intento, apesar da vantagem do tempo de que o inimigo iria dispôr para organizar-se, pelo receio de que ele viesse a tomar atitude ofensiva. Forças numerosas haviam sido assinaladas nos nossos flancos. Depois de conquistada a posição de Estero Bellaco, através de uma série de vicissitudes perigosas, o Comando-Chefe dos Aliados se transferiu para o Passo da Pátria. O General Osório, assumindo a direção do combate, já em período crítico, conseguira salvar a situação e a vanguarda aliada pôde tomar pé no Estero Bellaco.

Acampamento do Passo da Pátria

A POSIÇÃO DE TUIUTI

A posição inimiga era, então, Tuiuti. Foi para lá que ele se retraiu, ao abandonar o Estero Bellaco. Consistia num grande areal apoiado, à esquerda, na Lagoa do Pires, e estendendo-se, à direita, por uma extensa região de palmeiras, muito favorável à defensiva. Uns 2 mil metros à frente da posição, havia uma esplêndida coberta, que prejudicava completamente a observação inimiga (Aliados). Era ela fornecida por uma mata profunda e espessa, facilmente utilizável para importante obstáculo em proveito do defensor. O Sauce, e, à esquerda, o Estero Rojas, dificultavam aí, ainda mais, o acesso dos atacantes. As organizações paraguaias estavam bem disfarçadas através da mata, cujas veredas eram vigiadas por postos de Cavalaria e Infantaria. Os dois exércitos se defrontavam aí, sendo que o canhão inimigo atirava com grandes intervalos, como que a notificar que a posição estava guarnecida e alerta.

DISPOSITIVO GERAL DOS ALIADOS

No dispositivo aliado, os brasileiros ocupavam o centro e a esquerda, sob as ordens de Osório. À frente, como uma posição de vigilância, Flores dispunha da sua Divisão de Cavalaria, reforçada por Artilharia, assim como da Divisão brasileira do General Vitorino. A artilharia de Mallet, com 30 bocas de fogo, apoiava os primeiros elementos. O Batalhão de Engenheiros, como tropa de Artilharia, atuava como elemento orgânico da 19.ª Bda de Artilharia, comandada pelo Cel Francisco Gomes de Freitas que, como sabemos, era o Cmt do Batalhão ao iniciar-se a guerra.

A BATALHA

O Cel Belo, com os 3.º e 4.º Batalhões de Infantaria, procedeu, em 23 de maio, a um reconhecimento da posição do inimigo, com o apoio de 12 canhões. Chegara-se ao dia 24 de maio, assentado para o ataque que estava marcado para depois de um segundo reconhecimento, a realizar-se no dia 24 de maio, às 14 horas.

Os acontecimentos, porém, iriam precipitar-se. Às onze horas do mesmo dia 24, o inimigo ataca, de surpresa, com tropas de todas as armas. O nosso flanco esquerdo é recalcado até perto do Estero Bellaco. Os batalhões orientais fogem desordenadamente. Osório, percebendo a ameaça de desdobramento pela esquerda, procura, rapidamente, reconstruir o seu flanco, e Mallet martela, com intensidade, a Cavalaria inimiga que ataca. Eram 11 3/4 da manhã quando o comandante do Batalhão de Engenheiros, percebendo o ataque que se desencadeava sobre os nossos elementos, acudiu com o batalhão, em reforço ao 1.º Regimento de Artilharia a Cavalo, cujo flanco esquerdo, apesar de coberto por fortificações de campanha, improvisadas no dia 20, estava ameaçado. Não obstante a precariedade da sua potência de fogo, o batalhão, que não era tropa combatente, com os seus homens, na maior parte, armados de mosquetões de alcance muito reduzido e sem baionetas, contra-atacou o inimigo, dirigindo o seu fogo para um laranjal em que ele se emboscara, face ao flanco direito de uma bateria e num banhado vizinho. Sustentou aí um cerrado tiroteio, até que Mallet, Cmt do 1.º Regimento de Artilharia, solicitou-o para guarnecer a trincheira e defender a ala esquerda do seu regimento. "Aí continuou o fogo até que se colocou galhardamente em sua frente e em posição oblíqua, uma coluna de Infantaria brasileira, perseguindo o inimigo. Nessa ocasião, o Btl, colaborando com a Infantaria, destacou 2 contingentes muito bem comandados, os quais tomaram parte na perseguição e cumpriram missões arriscadas, efetuando a 'limpeza' da posição e investindo contra elementos inimigos que se haviam emboscado.

Consolidada a situação no flanco ameaçado, Osório passa a atuar com o centro do dispositivo. Os canhões brasileiros são defendidos a arma branca. Paunero intervém, em tempo, restabelecendo a situação. É, então, que Osório, à frente de batalhões brasileiros, conjura o perigo. Entra em ação a Brigada ligeira do Gen Neto, que logra, em lances rápidos, abrir uma brecha no dispositivo paraguaio. A artilharia de Mallet apóia a ação dos Aliados, em todos os momentos. À esquerda, no Potrero Pires, a artilharia de Andréa contrabate a do

inimigo. Depois de momentos críticos para as nossas Armas, Osório consegue repelir o adversário, a baioneta. Estava terminado o combate. Três horas de luta contínua, e as perdas eram consideráveis, de ambos os lados. A situação do inimigo era, porém, no final, muito desvantajosa. Ele havia empenhado todas as suas reservas e estava com o seu dispositivo rompido. Ficara dividido em duas massas completamente isoladas. É, então, que Osório consuma a vitória de Tuiuti, avançando simultaneamente, no centro e na esquerda. A manobra conseguira aniquilar, por fim, os paraguaios, que se refugiaram nas matas, deixando perto de 13 mil mortos.

Fora ferido Sampaio. Tivemos perdas numerosas. A grande idéia de Lopez havia sido, porém, frustrada, completamente. Ele não lograra cortar, como pretendia, a ligação dos Aliados com a sua esquadra, embora reconhecesse sempre e sabiamente que *separada de sus buques, la alliança está perdida.*"

Depois da batalha, Osório determinou o levantamento de uma planta da região em que ela foi travada. Foram incumbidos dessa missão os Primeiros-Tenentes de engenheiros André Rebouças e Bernardino de Sena Madureira, que veio a falecer mais tarde, em 16 de setembro de 1867, no Tahi, vitimado pelo *cholera-morbus*. Nessa planta estão representadas as posições na batalha de 24 de maio. O Major Conrado Bittencourt. Cmt do Batalhão de Engenheiros, também organizou uma planta da batalha. Pelos serviços prestados em Tuiuti, foi promovido por bravura, por decreto de 17 de agosto e diploma de 24 de outubro do mesmo ano de 866, o Capitão do Batalhão de Engenheiros, Raimundo de Sepulveda Ewerad.

A ATUAÇÃO DO BATALHÃO DE ENGENHEIROS

No combate de Tuiuti, o Batalhão de Engenheiros, que estava subordinado ao Comando-Geral da Artilharia, atuou como tropa combatente, desempenhando, inicialmente, missões de proteção e, finda a fase principal da luta, assegurando a limpeza do campo de batalha.

Comandava-o, interinamente, o Major Conrado Maria da Silva Bittencourt.

No dia 20 de maio, na previsão do combate, ele havia trabalhado na organização do terreno, executando, particularmente, obras de fortificação de campanha, no flanco descoberto do 1.º Regimento de Artilharia a Cavalo, que ocupava a extrema direita do dispositivo. Às 11 horas e 45 minutos da manhã de 24 de maio, quando viu que o inimigo atacava as nossas linhas, o Major Conrado se apressou em proteger o flanco daquele regimento, procurando neutralizar, com os órgãos de fogo que dispunha, as armas inimigas assinaladas, em ação, num laranjal em frente ao flanco direito da Artilharia. É de notar-se que, armado apenas com mosquetões de alcance muito reduzido, não poderia o Major Conrado obter um fogo contínuo e, muito menos, uma barragem de relativa densidade. Era mais o tiro de caçador, que fazia, isoladamente, cada soldado seu. Mas, mesmo assim, a sua ação foi eficiente e logrou deter o inimigo durante o tempo necessário à manobra de infantaria que, ultrapassando as linhas ocupadas pelo Batalhão de Engenheiros, tomou posição em direção oblíqua à frente inimiga, conseguindo, por fim, repeli-lo. Entrou-se, então, no aproveitamento do êxito. Nesta fase do combate, o Major Conrado destacou dois contingentes do Batalhão, armados "com espingardas e carabinas", com a missão de explorar o laranjal e moitas em que os paraguaios se emboscavam. Comandavam tais contingentes dois oficiais bravos e experimentados: os Capitães Tibúrcio de Souza e Floriano Peixoto, que cumpriram, integralmente, a missão recebida, conseguindo trazer 14 prisioneiros.

Além desses encargos de tropa combatente, foi ainda o Batalhão encarregado de recolher feridos, transportar munições e conduzir, a braço, a Artilharia, para o flanco esquerdo do Exército.

O Capitão Floriano Peixoto, que havia sido preso, por ordem do Comandante-Chefe, por haver ferido casualmente um soldado da sua companhia, por ocasião do alarme, sem comunicar a ocorrência, distinguiu-se em Tuiuti pela valentia com que logrou desalojar o ini-

migo emboscado, sendo, por isto, citado na ordem do dia regimental. Tibúrcio também teve nela uma citação especial, por se ter "conduzido com a coragem que lhe é conhecida, na exploração da emboscada do inimigo".

Como vemos, o emprego do Batalhão de Engenheiros era feito em todos os momentos e para todos os fins. Nunca o encontramos em reserva, durante toda a campanha. Dele se exige tanto a técnica quanto a capacidade combativa, e, no intuito de atenuar ou suprir as grandes deficiências dos "serviços", no transporte das munições, dos feridos e da própria Artilharia etc. é ainda o Batalhão incumbido de tais encargos.

"O Exército não tem ferramentas nem quem sinta falta delas. Só o Batalhão de Engenheiros possui algumas, já muito deterioradas pelos trabalhos na longa viagem de Concórdia a Corrientes, e assim, quando qualquer divisão tem necessidade de pás, enxadas etc. manda pedi-las por empréstimo a esse Batalhão." (Autobiografia de Andre Rebouças — Ten Cel Ignácio Veríssimo.)

Daí o cuidado que tinha Conrado Bittencourt, depois dos combates, em contar e recontar as enxadas, como dizia, em versos chistosos, um seu camarada artilheiro.

Para resumir o que consta em documentos oficiais, basta que transcrevamos alguns tópicos:

"O Batalhão fazia parte da vanguarda do Exército, sob o comando de Flores, por ocasião do ataque do dia 20 de maio, no Estero Bellaco, às trincheiras do Passo Cidra. No dia 24 de maio, travava-se a batalha de Tuiuti, a onde o inimigo foi acolhido e se reorganizara, depois de abandonar o Estero Bellaco.

Em seguida ao primeiro reconhecimento, feito no dia 23, estava previsto um novo reconhecimento, no dia 24. Mas o inimigo atacou de surpresa, às 11 horas, e os acontecimentos se precipitaram. O Batalhão de Engenheiros, sob o comando do Major Conrado Bittencourt, atuou na batalha, inicialmente à disposição do Comando-Geral da Artilharia, como tropa combatente. Desempenhou, na primeira fase, missões de proteção e, na fase final, assegurou a limpeza do campo de batalha.

Desde o dia 20, porém, fora incumbido dos trabalhos de organização do terreno, sobretudo em proveito do 1.º Regimento de Artilharia a Cavalo, que ocupava a extrema direita do dispositivo, para o qual o Batalhão organizou obras de fortificação de campanha.

Quando, às 11 horas e 45 minutos da manhã de 24 de maio, o fogo inimigo começou a fustigar, de um laranjal próximo, as posições de bateria de Mallet, o Major Conrado Bittencourt se apressou em neutralizá-lo, com os seus próprios meios. É evidente que, armado apenas com mosquetões de alcance reduzido, não poderia o Batalhão obter nem a densidade nem a continuidade de fogo. Era mais o tiro de caçador que faziam os seus soldados, mas com isso foi ganho o tempo para a chegada da Infantaria que, ultrapassando a tropa de Engenharia, repeliu o inimigo.

Em 28 de maio, Conrado Bittencourt foi ferido, por bala de fuzil, em combate ainda nas posições de Tuiuti.

Na Ordem do Dia n.º 237, o Comando-Chefe fez um elogio especial ao Tenente-Coronel Conrado Bittencourt pela sua atuação em Humaitá, 'onde, à frente do Batalhão sob o seu comando, afrontando a mortífera chuva de metralha, granadas, balas rasas e fuzilaria, acompanhando, com o seu Batalhão, o Visconde de Herval e a 2.ª Brigada, transpôs as primeiras linhas do fosso, antepostas à Praça, superando todas as dificuldades do terreno e acessórios de defesa, até o fosso principal, junto ao ângulo do mangrulho. Finalmente, Sua Excia. aproveita esta oportunidade para render ao Batalhão de Engenheiros e seu digno chefe, os elogios de que se fazem merecedores, não só pelos serviços prestados no reconhecimento do dia 16, como em todas as vezes que o seu trabalho tem sido necessário ao Exército, já nas ocasiões dos imensos combates em que se tem achado, e já nas lides de marcha, passagens de rios e segurança de acampamento'."

Depois da grande Batalha de Tuiuti, onde, de acordo com a própria opinião de Mitre, coube ao Exército Brasileiro o papel principal, realizaram os Aliados uma série de ações parciais, que não obedeceram a nenhuma finalidade estratégica e nem se subordinaram a nenhuma

idéia de conjunto. Serviram apenas para o seu desgaste material, já muito notável. Dessas ações, interessa particularmente à História do Batalhão de Engenheiros o ataque que foi levado a 18 de julho às posições paraguaias, sob o comando geral de Flores. Vamos, por isto, esboçando o quadro tático em que ele se desenrolou, examinar, nos seus traços gerais, a atuação do Batalhão de Engenheiros e as missões que lhe coube desempenhar.

18 ATAQUE DE 18 DE JULHO

Depois do ataque do dia 16, os paraguaios, repelidos em três investidas, retraem-se para a trincheira Carapá. Seguiu-se a trégua do dia 17, e a 18 os Aliados vão atacar, novamente, sob o comando do General Flores. O dispositivo geral era o seguinte:

À direita: os orientais, com sete batalhões de Infantaria brasileira;

Ao centro: a Divisão Dominguez;

Na direção do Potrero Pires: a Divisão Mena Barreto, reforçada por 2 batalhões de Infantaria e 2 regimentos de Cavalaria a pé.

A 6.ª DI substituiu, inicialmente, a 1.ª DI.

Os Aliados conseguem tomar pé em Carapá, mas não logram conquistar o Sauce. A ação nos infligiu perdas muito sensíveis e não resultou em nenhuma vantagem para nós.

O emprego do Batalhão de Engenheiros foi feito por destacamentos isolados, que iam sendo atribuídos às divisões em linha, de acordo com as ordens do General Flores.

Inicialmente, um contingente de 80 sapadores se apresentou, por ordem, ao Cmt da 6.ª Divisão. Comandava-o o Tenente Eudoro Emiliano de Carvalho. "Esse contingente trabalhou derrubando os entrincheiramentos inimigos até à parte mais avançada que as nossas forças atingiram, junto à artilharia inimiga.

Quando, porém, contra-atacados, tivemos que ceder a posição atingida, ele teve que retrair-se, fazendo-o, mesmo assim, em último lugar. Registraram-se, aí, muitas baixas, entre as praças do Btl de Engenheiros, além da perda do denodado Tenente Manoel Inácio Carneiro da Fontoura, membro da Comissão de Engenheiros, que, com 10 soldados do Batalhão, trabalhava no arrasamento do parapeito e entulho do fosso, a fim de assegurar a sua transposição pela nossa Infantaria. Uma vez recuperado e reconstituído, o destacamento foi empregado, por ordem do General Flores, em trabalhos de entrincheiramentos.

Às 8 horas da manhã, foi apresentado ao General Flores outro destacamento, do mesmo efetivo, sob o comando do 1.º Ten Benjamim Franklin de Albuquerque Lima, coadjuvado pelo 2.º Ten Bibiano Sérgio da Fontoura Costalat. Recebeu ele a missão de destruir, na esquerda do dispositivo, os entrincheiramentos inimigos. Foi aí ferido o Ten Benjamim, por uma bala de fuzil, que lhe atingiu o braço esquerdo. Obrigado a retirar-se para o acampamento — o que fez contra a sua vontade — foi ele substituído pelo 1.º Ten Antônio José Maria de Pego Junior. Esse segundo destacamento foi, em seguida, encarregado de transportar uma grande quantidade de feridos e, findo esse trabalho, incumbiu-se, como o primeiro, da execução de entrincheiramentos.

Finalmente, uma terceira requisição de tropa foi feita ao Batalhão, com o fim de trabalhar à disposição do Cmt da 1.ª Divisão. Ela passou, depois, às ordens diretas do General Flores, sendo encarregada da organização de posição para uma bateria de artilharia. Este trabalho foi executado durante todo o dia 18 e parte do dia 19.

A ordem do dia regimental destaca e elogia a ação dos oficiais e soldados do Batalhão de Engenheiros nessa jornada, onde se mostraram todos 'dignos por sua bravura e entusiasmo nos combates, resignação e perseverança no trabalho, notando-se que eles trabalharam por mais de 24 horas, sem nenhum repouso, ora lutando com o inimigo, ora com a chuva e os serviços de fortificação'."

19 EM TUIU-CUÊ

O EXÉRCITO SOB O COMANDO DE CAXIAS

O ímpeto ofensivo dos Aliados, já tão prejudicado pela morosidade das operações iniciais, sofrera o golpe moral e material de Curupaiti, e a conseqüência é que vamos estagnar, sem nenhuma iniciativa digna de nota, durante o período que medeia entre 22 de setembro de 1866 e 21 de julho de 1867. Os dois partidos, mantendo o contato, reorganizam-se para a retomada das operações. As ações independentes e espaçadas, que a Esquadra leva sobre Curupaiti, não alteram a feição que caracteriza a guerra terrestre. É quando Caxias toma a direção das forças brasileiras, reunindo, sob o seu comando único, todos os elementos da Esquadra e do Exército. Ele já sabe o que deve fazer e não perde tempo. Antes de tudo, trata de colocar o Exército em condições de retomar a luta e de vencê-la. Reorganiza-o, completamente, e o Batalhão de Engenheiros é abrangido por essa reorganização. A 18 de julho, por ordem dele, são criadas mais duas companhias: uma de pontoneiros e uma de artífices, ficando, assim, elevado a seis o número de Companhias do Batalhão. Para comandar a de pontoneiros, foi designado o 1.º Ten Manoel Peixoto Cursino do Amarante, e para a de artífices, o 2.º Ten José Ferreira da Costa.

Terminado o notável empreendimento em que puzera à mostra a visão esclarecida de um verdadeiro chefe, estava Caxias com as suas forças em condições de retomar as operações e bem senhor da situação dentro da qual iria levá-las à vitória. Vai executar, então, a

manobra que concebera, realizando a célebre marcha de flanco, que irá pôr em cheque a posição de Humaitá. Para isto, expede, no dia 21 de julho de 1867, a sua ordem de movimento, da qual consta o dispositivo seguinte:

Vanguarda:

Cmt: Tenente-General Barão do Herval.

Tropa:

1.ª e 2.ª DI brasileiras
Infantaria e artilharia orientais
Três companhias do Batalhão de Engenheiros
A 4.ª DI brasileira, reforçada.

Grosso:

Todo o Exército argentino
5.ª DC brasileira
Três companhias do Btl de Engenheiros

. . . .

. . . .

(Apenas no que interessa à distribuição do Btl de Engenheiros).

O Major Carlos Pimentel e o 1.º Ten Bernardino Madureira, da Comissão de Engenheiros, foram encarregados do levantamento do itinerário a ser percorrido. Esse itinerário demandava, como objetivo, a povoação de Tuiu-Cuê, que ficava a duas léguas de distância, em linha reta, da posição de Tuiuti, e a légua e meia do inimigo. Ela foi atingida, pelas nossas tropas, a 29 de julho de 1867, depois de um percurso de 40 quilômetros. Aí acampou, em fim de movimento, o grosso do Exército.

Tuiu-Cuê dava boas vistas sobre a formidável cinta de fortificações que envolvia a célebre fortaleza de Humaitá. Para aumentar o valor defensivo da posição que aí haviam cuidadosamente organizado, os paraguaios abriram fossos importantes, completando-lhe ainda a organização com uma grande área inundada pelas águas represadas do Estero Rojas, abatises e bocas-de-lobo. Os flancos do polígono de Humaitá apoiavam-se em banhados e no rio Paraguai. Eis aí, em síntese, o obstáculo que os Aliados tinham pela frente, barrando-lhes a marcha. Sobressaíam, pela perfeição do acabamento, as posições de Curupaiti, Sauce e Passo Pucu.

O BATALHÃO DE ENGENHEIROS

A 29 de agosto de 1867, já estava o Batalhão de Engenheiros no acampamento de Tuiu-Cuê. Ele é chamado a colaborar, inicialmente, para a segurança do estacionamento. Foi encarregado de executar, na ala direita, vários trabalhos das posições avançadas. Levou a efeito, além disso, sob as ordens do Tenente Quartel-Mestre Costallat, inúmeros trabalhos de entrincheiramentos, durante duas noite e três dias, sem o mínimo descanso.

Na longa parada que fizemos, a instalação, em segurança, e o preparo da ação visada pelo Exército, deram lugar a um vulto considerável de organizações de todas as naturezas. Para assegurar-se a comunicação com Tuiuti, foi aberta uma estrada tendo o desenvolvimento de 3 quilômetros, com a construção de três pontes no Estero Rojas, no Passo Ipoio. A nossa linha de reabastecimentos passava por essa estrada, ao longo da qual corria uma linha telegráfica, que foi estabelecida. As casas do povoado foram adaptadas para serviços de hospitalização. Circundou-se o estacionamento de redutos. Atiraram-se os reconhecimentos sobre a posição do inimigo, empregando-se, para isto, um sistema desconhecido, até então, pelos Exércitos em presença: observação pelo balão. Essa inovação se deveu a um engenheiro polaco, que acompanhava, nas ascensões, um oficial do Estado-Maior de 1.ª Classe. À vista dos dese-

nhos que levava consigo, o observador ia retificando os dados já colhidos sobre a instalação do inimigo, examinando o aspecto do terreno, os banhados, as elevações etc., em vista das operações que projetávamos. Trabalhou-se intensamente, na organização dos trabalhos que visavam o sítio de Humaitá. Eles eram dirigidos pelos oficiais do Corpo de Engenheiros, sendo que em frente a S. Solano couberam exclusivamente aos oficiais do Batalhão. Chegamos a construir, então, um total de 51.375 metros de trincheira.

Em março de 1868, seguiu o Batalhão de Engenheiros para a vanguarda, sob o comando de Conrado Bittencourt, a fim de construir obras avançadas em frente às fortificações do Passo Pocu. Participou ele do reconhecimento à viva força sobre tais fortificações e do combate que se lhe seguiu, "fazendo arrasar os entrincheiramentos avançados do inimigo, que deles foi rechaçado, sendo louvado pela maneira honrosa e distinta por que se houve".

A 22 de março, o Batalhão avançou, abrindo, através das fortificações de Pocu, o caminho para Curupaiti. E, quando o Exército se deslocou para Pare-Cuê, a 4 de abril de 68, seguiu para a vanguarda, a fim de construir a linha fortificada do sítio a Humaitá e baterias que tinham por missão bombardear a referida praça. O sítio dos Aliados era cada vez mais apertado. No dia 16 de julho de 1868, Caxias dá ordem a Osório "para que avançasse com a vanguarda, sob o seu comando, o mais próximo possível das trincheiras inimigas e procedesse a um reconhecimento delas, e, no caso de achar probabilidade, empreendesse o assalto". Era o célebre reconhecimento de Humaitá, tão discutido, depois, no Parlamento do Império, que iria cobrir de novos louros o nosso Batalhão de Engenheiros.

20 HUMAITÁ

Cumprindo a ordem que recebera de Caxias, Osório inicia, às seis horas da manhã do dia 16 de julho de 1868, o reconhecimento de Humaitá. Consegue atingir o primeiro fosso do inimigo e, empenhando a sua responsabilidade de Cmt do Exército de Vanguarda, decide atacar. Para isto, determina que o Batalhão de Engenheiros avance, juntamente com as carretas que transportavam as escadas e pranchões para o assalto. Nessa ocasião, observa que o inimigo reforçava a frente em que era atacado, concentrando, aí, elementos de reforço e o fogo da sua Artilharia. É quando chegam três carretas com o material de assalto, pela esquerda. Mas, as nossas perdas já eram muito grandes e o nosso dispositivo já estava muito desarticulado, quando o General ordena o assalto. Ele participa a Caxias a situação. Mostra as excelentes condições em que o inimigo se defendia, ressalvando que, se a ação fora frustrada, a culpa caberia mais à imperícia da sua parte, do que à conduta da tropa que comandava.

A AÇÃO DO BATALHÃO DE ENGENHEIROS

Às três horas da madrugada de 16, o Batalhão fora alertado sobre o ataque e a missão que lhe caberia desempenhar. Reunido e aprovisionado de toda a ferramenta, recebeu ordem de colocar-se junto ao mangrulho da 2.ª Divisão de Cavalaria, pronto para combater e transportar os meios de assalto na ocasião do combate.

Ao alvorecer, o General mandou cessar o fogo da Esquadra e tocar avançar, ordenando que o Batalhão acompanhasse o 4.º Batalhão de Infantaria. Conrado Bittencourt cumpriu a ordem, conduzindo consigo 9 carretas que havia encontrado no caminho. Ao atingir o primeiro banhado, além da Bateria da Esquadra, a Artilharia inimiga se concentrou sobre a sua tropa. Mesmo assim, pôde alcançar a trincheira avançada do inimigo transpondo três fossos que a defendiam. Carregou, então, procurando abrir caminho, galgando uma espessa linha de abatises que guarnecia exteriormente o parapeito da linha paraguaia. Chegou a oito passos de 3 peças do calibre 68, cujo fogo conseguiu calar. Ficou, porém, o Batalhão em situação muito precária, sendo tomado de flanco pelo fogo da Artilharia e da Infantaria inimiga. Não era possível mais progredir. Além de tudo, a fadiga e as perdas dos seus elementos já não aconselhavam tal atitude, que iria aumentar as proporções do insucesso. Osório o percebeu e ordenou, em tempo, o retraimento. Ele acompanhara de perto a atuação dos heróicos soldados do Batalhão de Engenheiros, cuja bravura e sangue frio depois louvou, na sua ordem do dia.

A 4.ª Companhia do Batalhão, comandada pelo Tenente Henrique Cristiano Benedito Otoni, foi a mais sacrificada em Humaitá. Além das inúmeras baixas, teve o seu comandante ferido por uma bala que lhe atravessou o pulmão direito. O Capitão mandante Francisco Vilela de Castro Tavares, cuja atuação foi muito destacada, teve o seu cavalo ferido. O Capitão Inocêncio Galvão de Queiroz, comandante da 1.ª Cia, apresentou-se para tomar parte no ataque, apesar de doente. Foram feridos também os Tenentes Bibiano Sérgio Macedo da Fontoura Costallat, José Rodrigues Jardim, José de Amorim Gomes, Cezar Furtado de Mendonça, Antero da Costa Albano, Tertuliano de Campos Duarte, Pedro Mascarenhas Arouca. Teve o Batalhão fora de combate nove dos seus oficiais, o que constitui uma percentagem muito significativa para demonstrar a árdua tarefa que lhe coube em Humaitá e a forma por que se portou no discutido reconhecimento. Dentro das

1.019 baixas que registrou o Exército, coube, sem dúvida, ao Batalhão de Engenheiros, a percentagem relativamente mais importante, com a circunstância de tratar-se de uma unidade ao mesmo tempo técnica e combatente.

A ação ativa dos Aliados contra Humaitá teve no reconhecimento do dia 16 um prelúdio sangrento, mas auspicioso. De 25 de julho a 5 de agosto, o sítio era absoluto. O inimigo começou a abandonar a posição. Presumindo-a já abandonada, Caxias, mantendo vigilância no Chaco e em Tahi, determinou a Osório e Argolo que procedessem com cautela aos reconhecimentos. Câmara foi encarregado da missão e, transpondo, sem resistência, as primeiras linhas inimigas, encontrou a Praça desguarnecida. Foi, então, incumbido o Batalhão de Engenheiros de coroar a sua ação gloriosa do dia 16, abrindo o caminho para a passagem das nossas forças através de Humaitá. Estava vencida a gigantesca resistência que os paraguaios, por tanto tempo, aí ofereciam aos Aliados.

21 NO CHACO

O BATALHÃO CRUZA O RIO PARAGUAI

Quando ainda as nossas bases de operações estavam em Pare-Cuê e se desenrolavam as nossas atividades face a Humaitá, o Batalhão de Engenheiros atuou, paralelamente, no Chaco, representado por contingentes que tiveram papel destacado na ação que aí desenvolveu a Divisão Expedicionária.

No início do mês de maio de 1868, verificou-se que o inimigo aproveitava algumas obras de defesa construída no acampamento de desembarque daquela Divisão, e depois abandonadas, para organizar um reduto de onde poderia hostilizar a nossa navegação fluvial, criando-lhe embaraços. Caxias, que esteve no Chaco a 7 de maio, em visita de inspeção, ordenou o ataque às referidas obras, que estavam ocupadas.

Visando a esse objetivo, o General Rivas mandou um batalhão argentino, sob o comando de Martinez, empreender o reconhecimento, reforçando-o com tropas nossas. Ao mesmo tempo que esse destacamento, varando a mata, pela margem direita do rio, procurava abordar o objetivo, um destacamento de 50 praças do Batalhão de Engenheiros, cruzando o rio Paraguai, tomava o mesmo destino, com o fim de colaborar na operação a ser conduzida por terra.

Às 8 horas o inimigo era atacado. Resistiu. O combate foi renhido. Já o havíamos desalojado em quase toda a frente, quando ele, recebendo reforços, contra-atacou no flanco direito. Conseguimos detê-lo, e, finalmente, à custa de grandes sacrifícios e graças à ação

brava e decidida com que lutou a nossa gente, logramos repeli-lo. Sem perda de tempo, os homens do contingente do Batalhão de Engenheiros demoliram e arrasaram as obras do reduto e vararam a mata à retaguarda, conseguindo descortinar uma vasta superfície na margem do rio.

Foram feridos nesse combate os Tenentes José Ferreira da Costa, Henrique Cristiano Benedito Otoni e Pedro Mascarenhas Arouca, todos do Batalhão de Engenheiros. Figurou, com grande destaque, entre os combatentes, o 1.º Ten Manoel Cursino do Amarante, que assumiu a direção geral dos trabalhos de arrasamento das trincheiras inimigas e da derrubada da mata em frente às mesmas. Ele foi louvado por se haver portado nesse dia "com a coragem, discrição e modéstia que lhe são habituais".

A força do Batalhão, que tomou parte no combate de 8 de maio, havia cruzado o rio Paraná, sob o comando do Major Brazílio de Amorim Bezerra, que foi gravemente ferido por estilhaço de metralha do Monitor *Rio Grande,* que o transportava. Esse oficial se oferecera para acompanhar, espontaneamente, o contingente de engenheiros, e, depois de ferido, assistiu de bordo todo o desenrolar do combate.

Depois disso, a ação da Divisão Expedicionária do Chaco ainda encontrou novas dificuldades. O inimigo não cessara as suas sortidas de surpresa. A 21 de julho, depois da nossa brilhante atuação no assalto à Humaitá, destacou o Batalhão, para o Chaco, um contingente comandado pelo Capitão Inocêncio Galvão de Queiroz. Apesar do grande esforço já despendido no dia 16, atuou sem desfalecimento no outro lado do rio, onde "foi empregado em trabalhos árduos e arriscados, prestando relevantes serviços, em presença do inimigo". Tratava-se, agora, de sitiar a força paraguaia refugiada no Chaco, e o êxito completo dessa operação se deveu, em grande parte, "ao empenho, valor e dedicação" com que se houve esse contingente do Batalhão de Engenheiros. Destacaram-se no assalto feito ao inimigo o Capitão Inocêncio Queiroz e os Segundos-Tenentes Mascarenhas Arouca e Emílio Belmonte. Arouca, à frente de 50 sapadores, abriu

uma picada debaixo do fogo inimigo, e Belmonte, designado para proteger, com soldados do Batalhão, uma seção de canhões de montanha destinada a colaborar no assalto, teve aí uma ação destacada e brilhante, conforme se vê no elogio que recebeu. Participou, também, dessa operação, o Capitão Cmt da Companhia de Pontoneiros, Manoel Cursino Peixoto do Amarante, que se recolheu, ferido, ao acampamento, "havendo dado os mais edificantes exemplos aos seus homens, com valor e arrojo, levando as referidas embarcações aos lugares de maior perigo, combatendo o inimigo". Registrou-se, nesse combate, a morte do bravo Soldado Augusto Antônio Machado que, por seus serviços anteriores, já fora distinguido pelo Imperador com o Hábito da Ordem da Cruz de Cristo.

A ESTRADA ESTRATÉGICA

De acordo com a idéia de manobra de Caxias, que visava a atacar pela retaguarda o Exército inimigo e as suas linhas de Piquiciri, o grosso do nosso Exército vai desbordar, largamente, a posição de Angustura, deslocando-se, para isto, pela margem direita do rio Paraguai, que tinha de ser transposto.

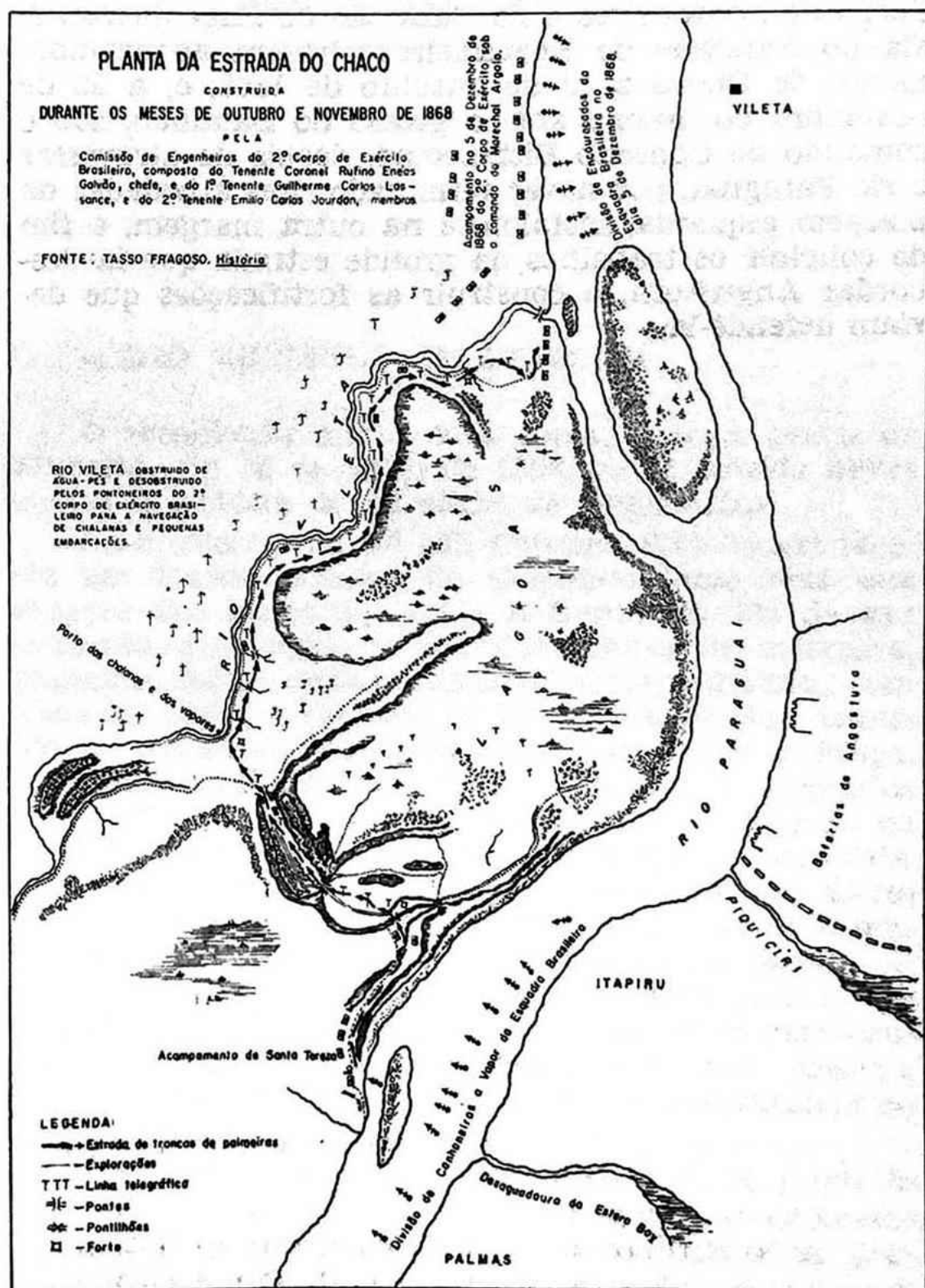
Para execução dessa manobra, foram feitos os reconhecimentos necessários, sendo escolhida a região de Santa Teresa para ponto de desembarque.

No dia 10 de outubro, um destacamento, sob o comando de Tibúrcio, transpõe o rio aí. Atua à sua disposição uma ala do Batalhão de Engenheiros, sob o comando de Inocêncio Galvão de Queiroz. O grosso do Btl continua em Palmas, onde fica, também, uma seção de pontoneiros, dotada de pontões de borracha, com o fim de atender às operações da margem esquerda e, particularmente, à transposição do Piquiciri.

Argolo recebeu a missão de dirigir os trabalhos do Chaco. Eles iriam importar na construção de uma estrada em pleno pântano, a despeito das cheias do rio Paraguai, cujas águas subiam alarmantemente. Essa estrada, cujos resultados foram tidos como problemáticos, ficou

terminada, em condições de trânsito, no curto período de 23 dias. Ela constitui um depoimento muito significativo e brilhante, em abono da Engenharia do nosso Exército. "Tinham-se empregado 30.000 troncos de palmeiras, realizando-se, também, a derrubada de uma grande extensão de mata virgem. Construíram-se oito pontes, em profundidade superior a 5 metros. Estabeleceu-se uma linha telegráfica ao longo da estrada. Limparam-se 10 quilômetros de vegetação aquática que cobria o arroio Vileta, que foi utilizado na navegação de chalanas. Construiu-se, finalmente, um caminho sólido, capaz de suportar o rodar da Artilharia".

Deve-se, sem dúvida, à estrada estratégica do Chaco, que resultou de um entendimento entre Caxias e Argolo, a rapidez com que se obteve o desfecho favorável da campanha do Paraguai. A situação do nosso Exército, em Palmas, não permitia melhor solução. "No reconhecimento de 1.º de outubro, como nota Jourdan, havia-se adquirido a certeza de que o ataque às linhas de Piquiciri e Angustura seria tão difícil como o de Curupaiti, em 22 de setembro de 1866. A Esquadra avançada, que havia passado acima de Angustura, verificava que os fortes estavam armados de possante artilharia. Osório, no reconhecimento das linhas de Piquiciri, igualmente testemunhara que ali havia cerca de 70 bocas de fogo e era preciso romper por banhados, não havendo facilidade para estender o Exército, que somente poderia desembocar na frente das linhas inimigas, por duas picadas, verdadeiros desfiladeiros. Os profundos banhados e lagoas, na direita, não permitiam contornar a posição, e, caso não se fizesse a estrada do Chaco, talvez fosse indispensável contramarchar o Exército até o vale do Tebicuari, para por ele ganhar uma estrada que contornasse a posição de Lopez".

O Batalhão de Engenheiros colaborou, inicialmente, na grandiosa realização, com uma ala, constituída por 6 oficiais e 135 praças, à disposição do General Argolo, que a 13 de outubro de 1868, ao embarcar em Humaitá, levou consigo, além de 327 homens do Corpo de Pontoneiros, uma Comissão de Engenheiros, chefiada pelo Cel Rufino Galvão, que tomou a direção técnica dos traba-

Planta da Estrada do Chaco

lhos. Eram seus auxiliares os engenheiros Falcão da Frota, Sepulveda Ewerard, E. C. Jourdan e oficiais do Corpo de Pontoneiros e do Batalhão de Engenheiros. A ala do Batalhão de Engenheiros chegara ao acampamento do Chaco a 12 de outubro de 1868, e, a 22 de novembro do mesmo ano, o grosso do Batalhão, sob o comando de Conrado Bittencourt, depois de atravessar o rio Paraguai, por haver terminado suas atividades da margem esquerda, instalou-se na outra margem, a fim de concluir os trabalhos da grande estrada que ia desbordar Angustura, e construir as fortificações que deviam defendê-la.

22 NA MARGEM ESQUERDA DO RIO PARAGUAI

O ELOGIO MERECIDO EM HUMAITÁ

O reconhecimento à viva força, feito à praça de Humaitá, em 16 de julho de 1868, havia trazido novas glórias à história do Batalhão de Engenheiros.

Na ordem do dia n.º 237, Conrado Bittencourt recebia um louvor especial do Comando-Chefe pela sua atuação em Humaitá, "onde à frente do Btl de seu comando, afrontando a mortífera chuva de metralha, granadas, balas rasas e fuzilaria, acompanhando, com o seu Batalhão, o Visconde do Herval e a 7.ª Bda, transpôs as primeiras linhas do fosso antepostas à Praça, superando todas as dificuldades do terreno e acessórios de defesa, até o fosso principal, junto ao ângulo do grande mangrulho. Finalmente, Sua Excia. aproveita esta oportunidade para render, ao Batalhão de Engenheiros e seu digno chefe, os elogios de que se fazem credores, não só pelos serviços prestados no reconhecimento do dia 16, como em todas as vezes que o seu trabalho tem sido necessário ao Exército, já nas ocasiões dos imensos combates em que se tem achado, já nas lides de marcha, passagens de rio e segurança de acampamento".

Abandonada a praça de Humaitá, a 25 de julho de 68, deslocou-se o Batalhão para dentro dela, onde acampou a 30 do mesmo mês, afim de demolir as obras permanentes da fortaleza.

A 16 de agosto, terminado o cumprimento da missão que recebera, foi reunir-se ao 3.º CEx, que fazia a van-

guarda dos Aliados, marchando, a 19, com destino a Assunção, e a 26 de setembro acampava em Palmas, sob as ordens do Barão do Triunfo.

O RECONHECIMENTO DE ANGUSTURA E PIQUICIRI

A vanguarda, sob o comando do Barão do Triunfo, defrontava-se, na margem esquerda do rio Paraguai, com as posições inimigas de Angustura. Era preciso reconhecê-las à viva força porque se sabia estar o inimigo solidamente estabelecido sobre as mesmas. A operação foi conduzida no dia 1.º de outubro de 1868. Tomando contato com as obras avançadas da fortificação, ordenou o Barão do Triunfo o ataque, que visava conquistá-las. Logramos realizar esse objetivo, e coube a missão de arrasar as obras avançadas do inimigo ao Batalhão de Engenheiros, que foi citado pelo "distinto comportamento no combate, salientando-se a atividade, zelo e inteligência do seu chefe" e ainda, "pela coragem, galhardia, calma e boa ordem, que demonstrou".

Logo depois, a nossa vanguarda realizava novo reconhecimento, que abrangia as posições até à margem do Piquiciri. A operação foi realizada no dia 28 de outubro. O Batalhão teve aí papel idêntico. A vanguarda cumprira integralmente a sua missão, de forma a fornecer ao Comando-Chefe os elementos necessários à execução do seu plano de manobra, e isto valia muito mais do que a tarefa árdua realizada debaixo do fogo das fortificações inimigas instaladas na outra barranca do Piquiciri. Esse fogo, aliás, dificultou grandemente a operação empreendida. Havíamos, porém, cumprido a missão, e, ainda no dia 28 de outubro, regressava o Batalhão de Engenheiros.

23 NA MARGEM DIREITA

Os reconhecimentos haviam confirmado a impressão do Chefe, ao conceber o seu plano de manobra. Não havia mais que executá-lo, e executá-lo rapidamente. Tratando-se, como se tratava, de um desbordamento de envergadura, toda a ação repousaria na surpresa estratégica. Era, sem dúvida, o que visávamos, mas para isso teríamos que vencer um inimigo talvez mais forte do que os soldados paraguaios: os pantanais do Chaco. A sorte das nossas armas repousou, assim, nessa hora crítica, que outros exércitos já têm vivido, no trabalho do homem lutando contra a natureza, na eficiência, no ardor e no rendimento da Engenharia. Poderíamos contar com esse fator decisivo da vitória, numa situação em que o terreno era o aliado em que mais confiava o inimigo? Sem dúvida, nem todos responderiam do mesmo modo à questão fundamental para o plano de Caxias. O Comandante-Chefe, porém, não havia vacilado. Ele tinha, para deliberar, além do pleno conhecimento da situação que enfrentava, o senso psicológico de que tanto se prevaleceu, antes, durante e depois da guerra, na carreira gloriosa. E, com as medidas prévias tomadas, a 10 de outubro já havia ordenado a Argolo a realização da obra monumental. Agora, com os reconhecimentos que ordenara e acompanhara, na margem esquerda, havia chegado o momento de concentrar a sua ação, decisivamente, na margem direita do rio Paraguai, e foi

para isto que o Batalhão de Engenheiros, atravessando o rio, a 22 de novembro de 68, reuniu-se no Chaco, tendo como primeira missão a conclusão e a defesa da estrada estratégica.

24 NA DEZEMBRADA

No dia 27 de novembro de 68, Caxias marcha ao longo da estrada do Chaco, em direção à foz do arroio Vileta, onde desembarcaram as nossas tropas, inclusive o Batalhão. No dia 4 de dezembro a ala direita dos engenheiros, sob o comando de Conrado Bittencourt, vai reunir-se à vanguarda do Exército e, com ela, repassar o rio, desembarcando, do lado inimigo, em Santo Antonio. O desembarque na margem paraguaia foi coberto por uma cabeça-de-ponte. A tropa embarcara nos navios da Esquadra, que ancoraram em frente à confluência do arroio Vileta, onde havíamos estacionado. Nenhum incidente se registrou na nossa chegada à segunda margem, mas nem por isso desprezamos as medidas de segurança que eram de aconselhar, pela falta de informações seguras. No dia 6, devíamos prosseguir no movimento, rumo a Itororó, mas era necessário reconhecer, com antecedência, as condições em que iríamos abordar a ponte. Foi esse o objetivo do reconhecimento ordenado, na véspera, ao Cel Niderauer, que se limitou a verificar que a passagem não estava ocupada. Cobríamo-nos, apenas, por uma única informação, sem a explorarmos em tempo oportuno, particularmente quando se tratava de um objetivo a atingir, fossem quais fossem as circunstâncias, em fim de movimento, tal era, para a manobra aliada, a sua importância. O resultado, tão discutido ainda hoje, foi o combate de Itororó, com que se defrontou o Exército, no prosseguimento da marcha, que se iniciara às 5 horas da manhã do dia 6. Ninguém ignora o que foi,

para nós, a jornada gloriosa de Itororó, nem as grandes perdas e as grandes glórias, que ela nos legou. Sempre que se quer demonstrar o heroísmo do soldado brasileiro e a influência decisiva do valor moral do chefe, nos momentos críticos de uma campanha, Itororó acode à nossa lembrança, como um exemplo vivo, que não podemos nunca esquecer. O que importa aqui é destacar, particularmente, a colaboração que nela prestaram os nossos engenheiros. Coube, realmente, ao Corpo de Engenheiros, representado por Enéas Galvão, Jourdan e Lassance, o trabalho, rapidamente planejado e executado, para o desbordamento e para a defesa da passagem, e ao Corpo de Pontoneiros e ao nosso Batalhão de Engenheiros, as missões de combate pedidas à nossa Engenharia, pelo Comando-Chefe. E essa colaboração inestimável vai repetir-se dias depois, quando o Exército, retomando o movimento no dia 7, vai chocar-se em Avaí, no dia 11, com o inimigo reforçado por tropas vindas de Vileta, travando a memorável batalha que o General Câmara encerrou, gloriosamente, com a carga mais célebre da sua Cavalaria legendária.

O Batalhão de Engenheiros teve, na jornada de 11, o seu trabalho redobrado. A natureza aliara-se, novamente, ao inimigo, e uma chuva torrencial cobriu e alagou o campo de batalha, do começo ao fim da luta. Pela sua ação decisiva e gloriosa nas duas jornadas sangrentas de dezembro de 1868, mereceu ele o louvor especial do Imperador, "pelo valor e intrepidez que demonstrou, nos dois combates conseguindo romper e desbaratar as forças inimigas, confirmando assim a bem merecida reputação de bravura e de disciplina de que goza para com o Governo". Ainda por decreto de 20 de dezembro, foi aprovada a promoção, por bravura, do Coronel Conrado Bittencourt, que havia recebido essa distinção, durante a luta de Avaí, por ato do Comando-Chefe.

Depois dos combates de Itororó e de Avaí, que podem ser considerados como ações preliminares da ação culminante da Dezembrada, isto é, a batalha de Lomas Valentina, o Exército se deslocou para Vileta, onde se organizou, para a ação principal. Coube a Conrado Bittencourt, já então coronel, o comando da praça ocupa-

da. Aí foram reunidas as forças do Batalhão de Engenheiros, que no dia 19 de dezembro se deslocou, embarcando, para Assunção, onde aquartelou a 18 de janeiro de 1869, já reunido ao Exército, que aí chegara no dia 5. Iniciávamos, assim, nessa marcha rumo à Assunção, a fase final da guerra, denominada "Campanha das Cordilheiras". Lopez, com o seu exército desbaratado, vai refugiar-se em Peribebuí, onde procura reorganizar-se.

25 CAMPANHA DAS CORDILHEIRAS

A 4 de abril de 1869, o Marechal Guilherme Xavier de Souza, que havia substituído Caxias no Comando do Exército, manda ocupar a cidade de Rosário, por um destacamento de 2.000 homens, seguindo, com o mesmo, um contingente do Btl de Engenheiros. O grosso do Batalhão se deslocou, no dia seguinte, para Luque, acompanhando o Exército, que aí acampou a 6. Ficara em Assunção apenas um destacamento brasileiro, reforçado por forças orientais. No dia 16 de abril, o Conde d'Eu, nomeado Cmt das Forças brasileiras, assume, em Assunção, o comando geral. Inicia as suas atividades reorganizando o Exército, tarefa que consegue terminar a 15 de maio. As operações vão ter, nesta fase da guerra, um caráter nitidamente descentralizado. Enquanto o General Câmara, com uma Bda de Cavalaria, reforçada, vai operar no rumo de Rosário, o 1.º Corpo de Exército, sob o comando de J. Manuel, toma no dia 22 de maio, o rumo de Piraju, como que fazendo a vanguarda do Exército. O Batalhão de Engenheiros, acompanhando essa vanguarda, marchou, também, a 22 para Luque, onde acampou. No dia 6 de junho, o General Osório assume o comando do 1.º CEx, em Piraju, e só a sua presença já fora o suficiente para criar, no ambiente da tropa brasileira, uma vibração de entusiasmo, dando ao seu novo contato com o Exército em operações o aspecto da comemoração de uma grande vitória. É que a notícia, correndo célere, por todos os escalões, valia a quase certeza de que iríamos vencer, tal era a confiança que

lograra conquistar, à custa das suas atitudes e do seu valor, no seio da tropa. No início de junho, o Conselho de Generais Aliados foi reunido, para assentar a decisão sobre as operações que tinham por fim aniquilar as forças de Lopez no seu novo reduto, que abrangia as regiões de Peribebuí, Ascurra e Caacupê. Predominou a idéia de Osório. Deveríamos, primeiro, atingir Peribebuí, mantendo as posições conquistadas, para atacarmos Caacupê. Na noite de 4/5, o Batalhão "construiu, sob incessante fogo de metralha e fuzilaria, baterias, na picada de Sapucaí, contra as do inimigo, que fechava o desfiladeiro, merecendo, por esse trabalho, especial menção, no relatório que o Conde d'Eu apresentou ao Imperador". "Na noite de 10/11, ele construiu baterias contra a praça de Peribebuí, e a 12, à frente das colunas de ataque, fez parte das primeiras tropas que assaltaram e tomaram, à viva força, a referida praça, abrindo brecha para a passagem das tropas. Nessa ocasião, foi ferido o Cmt do Batalhão, que continuou, mesmo assim, a combater o inimigo até dentro da povoação, pelo que recebeu o título de benemérito".

Prosseguindo na execução do plano traçado, chegamos, no dia 16 de agosto de 1869, novamente ao contato do inimigo. Iria travar-se o último combate, podemos dizer, da Guerra do Paraguai, que o Ten Cel Danton Garrastazu assim resume, em magnífico esboço: "Às 7 horas, o 2.º CEx entra em contato com a retaguarda inimiga. A vanguarda deste Corpo, sob as ordens do Brigadeiro Câmara, constava das 1.ª e 2.ª DC, com 12 canhões. O inimigo era alcançado próximo de Barreiro Grande.

Às 8 horas, o 1.º CEx, à esquerda (sudoeste) engaja-se com o grosso do 2.º CEx paraguaio, de Bernardino Caballero. Vasco Alves na vanguarda, com a 8.ª Bda.

A 3.ª DI desenvolve-se em linha: 2.ª Bda à direita da estrada; 6.ª à esquerda. Cada Bda com uma bateria de 4 canhões.

A 8.ª Bda Infantaria, de Deodoro, e a Divisão oriental, têm ordem de vadear o Peribebuí, a montante do Passo, onde o inimigo resiste, e cair-lhe no flanco esquerdo. Com a 6.ª Bda, outros 4 canhões". O combate, que

constitui um depoimento significativo da bravura do soldado paraguaio, termina com o completo êxito dos Aliados. O Batalhão de Engenheiros teve parte brilhante na ação do 1.º CEx, no dia 16, e mereceu ser elogiado "por haver, na ocasião mais crítica do combate, graças à sua ligeireza, preparado o fosso do rio e feito atravessar dois canhões *Withworth* que tomaram posição do outro lado do mesmo rio, onde o inimigo, com desesperado furor, carregou sobre a sua tropa que havia transposto o Passo."

Depois desses acontecimentos, o Batalhão se desloca de Campo Grande para o Passo do Batuvi, "a fim de preparar pontes para o embarque da artilharia e Trem do Exército, e daí, para o Manduvirá, onde os paraguaios são novamente batidos, iniciando a sua retirada, em completa desorganização". Desloca-se daí o Batalhão para o porto de Arecutaguá, onde o General Câmara embarca, a 13 de setembro, com as suas forças, com destino a Conceição. A 22 de setembro o Batalhão desembarca na margem do rio Paraguai, junto a Rosário, onde teve a missão de auxiliar o desembarque do Exército. Conrado Bittencourt assumiu, aí, o comando de todas as tropas do Exército existentes nesse porto.

Nesta fase final da campanha, o Batalhão de Engenheiros, além de participar, diretamente, com o grosso das suas forças, nas principais operações realizadas visando a destruição definitiva do Exército de Lopez, destacou, nas demais direções em que atuamos, contingentes de sapadores que prestaram serviços inestimáveis, particularmente no que diz respeito à remoção dos obstáculos que se antepunham, nesse período caracteristicamente dinâmico da luta, à progressão das nossas forças. Na jornada de 22 de abril, por exemplo, quando o Exército estava em movimento para a posição de Peribebuí, coube ao Capitão Inocêncio Galvão de Queiroz, comandante de um contingente do Batalhão, uma citação especial "pelo empenho com que trabalhou sem descanso, desde as 3 horas da madrugada até às 7 horas da noite, já na marcha de Luque até Patinho-Cuê, já na construção de uma ponte que fez sobre um tremedal, que impediria a passagem do Exército no dia seguinte,

se não fossem empregados os seus esforços, a despeito da grande chuva que caía durante todo o tempo de serviço". É interessante assinalar que nestas últimas operações da guerra o emprego da Engenharia, particularmente na fase de movimento, já se aproximava nitidamente dos princípios consagrados pela doutrina atual, e já ganhava, nas decisões dos chefes, a expressão de um fator importante a considerar. Era o fruto da experiência. Era a imposição da experiência e, sobretudo, uma conclusão muito relevante, colhida em campanha regular e relativamente recente, nos teatros sul-americanos, que reclamava, e ainda reclama, uma exploração bem mais meditada, compreendida e segura, da Arma de Engenharia.

26 A ENGENHARIA, ANTES E DEPOIS DE CABRITA

A GUERRA DE POSIÇÃO

Se fizermos, como já fizemos, um estudo retrospectivo sobre o papel da Engenharia, antes das guerras do Prata, em que o Exército brasileiro começou a moldar a sua organização, com base na experiência das campanhas continentais, a Guerra do Paraguai nos aparecerá como período nítido de transição depois da época *em* que a sua grande tarefa era a das fortificações, como núcleos de defesa, providos de Artilharia, formando redutos tanto quanto possível inexpugnáveis, dispostos adequadamente, sobre os pontos do terreno mais favoráveis ao acesso do inimigo, de modo a impedi-lo de desembarcar nas áreas tidas como vulneráveis e vitais.

Era a época das fortificações estratégicas, com canhões de grande calibre e alcance, devidamente protegidos por grossas muralhas de pedra e de observatórios dominantes, que desafiavam o poder dos canhões inimigos, podendo neutralizá-los com tiros convergentes e maciços, pelo sítio ou pela destruição. O problema não estava, então, na mobilidade que assegurava a rapidez da manobra das baterias, instaladas no terreno, em posições favoráveis, tanto de defesa, como de ataque ou de sítio.

Vivia-se, então, a época da fortificação permanente, cujos projetos tornaram famosos os seus realizadores. Em seu poder se escudavam a autoridade e a supremacia dos chefes dominantes e dos príncipes, sobretudo na Europa. Eles impunham e preservavam a sua autoridade

sob a proteção de redutos protegidos por sucessivas linhas de defesa, projetadas em sistema, para torná-los invulneráveis aos ataques, tanto do mar, com as fortificações costeiras, como de terra, nos castelos feudais cuja grandiosidade arquitetural representava a escala do poder dos reis e dos príncipes.

Vem desde esses tempos já remotos a significação do atual símbolo da Arma de Engenharia, a que se refere a sua canção oficial: "o castelo lendário, da Arma azul-turquesa, que a tropa ostenta, a desfilar, com galhardia."

Foi desde aí que o castelo, ou castro, passou a servir de símbolo à Engenharia, erigindo-se a Engenharia militar em arte castrense, sinônima de Arquitetura militar, formando um binômio indissociável com a Artilharia, que dava aos castelos, com o poder dos canhões, os instrumentos ativos da sua defesa.

Foi assim que Portugal defendeu a sua colônia do Brasil contra as incursões de conquista ao nosso território, guarnecendo-o com as velhas fortificações ainda hoje existentes, como testemunhas desse período histórico, na orla marítima das grandes cidades brasileiras, a começar pelo Rio de Janeiro.

A guerra era, por natureza, estática e localizada, assim como a Artilharia, com as suas missões estreitamente ligadas ao sistema de fortificações, tinha, normalmente, a denominação de artilharia de posição ou artilharia de sítio. Ainda se estava longe da idéia da guerra de movimento, que faria nascer a artilharia de campanha, nos seus diferentes tipos de emprego, para os quais variavam as especificações dos materiais e dos calibres.

É claro que nesse antigo estágio da arte da guerra, a Engenharia Militar não se distinguia, como hoje, da Engenharia Civil, mas, ao contrário, era como que a sua predecessora, particularmente no caso do Brasil, ao tempo do regime colonial, pela predominância que exercia na formação dos engenheiros militares e a quase inexistência da Engenharia Civil, a que se dedicavam, aliás, com grande competência, os padres jesuítas, muitos deles autores de projetos de fortificação e mestres de astronomia e matemática.

Os grandes empreendimentos públicos, no Brasil colonial, foram projetados e dirigidos pelo Corpo de Engenheiros, transferido para o nosso País com a transferência da Corte para o Rio de Janeiro, em 1808, com D. João VI. Antes disso, Portugal destacava para cá os engenheiros, todos militares, necessários às obras públicas de qualquer natureza, até que, por conveniência de ordem financeira, foram implantados no Brasil os cursos de formação de engenheiros.

O grande e marcante acontecimento seria, em tal sentido, a criação da famosa Escola Central do Exército, destinada a formar os nossos engenheiros militares, instalada no Largo de São Francisco, no Rio de Janeiro. Nela se diplomaram, nos tempos do Império, com categoria de doutores, todos os nossos engenheiros militares, para os diferentes misteres das atividades da Engenharia nacional, tanto os de caráter militar, como os de caráter civil, com a colaboração de grandes mestres estrangeiros que o Imperador se empenhava por contratar, com o nobre e esclarecido propósito de aprimorar o padrão da nossa Engenharia.

Eram todos, de início, militares de carreira, mas se destinavam a realizar, também, os projetos de empreendimentos de caráter civil, nos vários campos da Engenharia de construção, embora precipuamente destinados aos trabalhos de Engenharia Militar, sobretudo nas fortificações, aquartelamentos, cartografia, arsenais, ferrovias e rodovias, que eram as necessidades predominantes da estrutura da defesa nacional.

É claro que a formação eminentemente técnica dos nossos engenheiros militares não os educava apenas, nem prioritariamente, para ser soldados, com as qualidades próprias do combatente, embora se cultivassem, na Escola Central, as virtudes cívicas, a começar pelo patriotismo, por obra do qual se tornou fácil a adaptação dos engenheiros à condição de combatentes, como se verificaria, durante a Guerra do Paraguai, nos episódios históricos do teatro de operações.

Quando ela teve início, em 1865, a Engenharia do Exército era, a bem dizer, o Corpo de Engenheiros, dispondo, como já vimos, de um Batalhão de Artífices engenheiros, como unidade destinada a fornecer mão-de-obra técnica aos seus trabalhos. O Batalhão de Engenheiros já tinha, desde 1855, a sua estrutura organizada, na Escola de Aplicação do Exército, já com base na experiência das nossas primeiras campanhas militares.

Ela tornava imperativa uma nova concepção da Engenharia capacitada para enfrentar e resolver os problemas da guerra de movimento, não apenas impostos pelos obstáculos naturais que se opunham à marcha das colunas, como, também, no curso das operações de combate, em apoio ao ataque às organizações defensivas do inimigo, aumentando-lhes a capacidade operativa com os trabalhos técnicos que exigem o preparo e o equipamento especializado, que não se improvisam no campo de batalha.

A grande escola para a transformação da Engenharia puramente técnica em Arma combatente especializada seria a Guerra do Paraguai, durante os cinco anos que lutaram juntos os elementos do Corpo de Engenheiros e os do Batalhão de Engenheiros, em constante labor criativo para enfrentar os problemas e improvisar soluções, em proveito do curso das operações, em constante processo de criação de substituir, de acordo com as necessidades, das quais nasceria, com os estudos, experiências e manobras, depois da Guerra, o espírito da Arma de Engenharia de combate, tal como aconteceria na Europa, através das campanhas napoleônicas, da Guerra de 1870 e das duas Grandes Guerras Mundiais.

Para nós, os cinco anos da Campanha do Paraguai serviriam de imenso e precioso laboratório, como verificamos pelo estudo autêntico do processo de transformação por que, dentro dela, passou a nossa Engenharia, pelo entrelaçamento mais íntimo das Comissões de Engenheiros e do Batalhão de Engenheiros, na sólida aliança, desde então firmada, entre a capacidade técnica e as virtudes do combatente.

A GUERRA DE MOVIMENTO

A mentalidade e a organização do Exército Brasileiro mal acordavam para a época nova da Guerra de movimento, em que já viviam as grandes nações, quando fomos compelidos a enfrentá-la, em 1865, com a pouca experiência dos erros cometidos nas pequenas Campanhas anteriores, na bacia do Prata. Teríamos que improvisar nos cinco anos de luta contra o Paraguai, que invadira o nosso território em três frentes. Caxias não se surpreendera, tanto se batia pela criação de um Exército verdadeiramente nacional, com o recrutamento em todas as Províncias, tendo em vista a ameaça de uma guerra de grande escala e longa duração.

Mas o quadro da política interna, conturbada e dividida, não era para promover a reorganização que ele pregava. Mas o Exército, embora mal preparado, teve que mobilizar-se e partir para a guerra, de acordo com o Tratado da Tríplice Aliança, com o apoio e o entusiasmo do povo, que acudiu em massa à convocação, como o demonstraram os Voluntários da Pátria, nas mais diversas Províncias, sendo que o contingente da Bahia foi o primeiro a ser preenchido, chegando a exceder o limite fixado, como narra Dionísio Cerqueira, nas suas "Reminiscências".

Quanto à Engenharia, o Exército contava com os elementos do Corpo de Engenheiros, com grande experiência nos trabalhos de construção, em tempo de paz, e o Batalhão de Engenheiros, organizado, embora precariamente, há dez anos, na Escola de Aplicação do Exército, como já mostramos. Foi dessas duas organizações que o 1.º Corpo de Exército, de Osório, pôde receber elementos para organizar a sua Engenharia, representada pelas Comissões de Engenheiros e pelo Batalhão de Engenheiros, cumprindo lembrar os dois grandes nomes que logo se impuseram à sua confiança: o Tenente-Coronel Engenheiro José Carlos de Carvalho e o Tenente-Coronel combatente Vilagran Cabrita.

A leitura do Livro Quartel-Mestre do Batalhão de Engenheiros e das sucessivas Ordens do Dia, baixadas ao longo da Campanha, pelos Comandantes-Chefes, nos

permite acompanhar, pelas citações de combate e condecorações, não apenas como os oficiais de Engenharia se adaptaram às operações de guerra, demonstrando capacidade e bravura nas missões cumpridas, cada vez mais diversificadas, durante as diferentes fases da Guerra. Basta ver o número expressivo dos ferimentos e mortos em combate, a começar por Vilagran Cabrita, Comandante do Batalhão de Engenheiros.

Ele era solicitado para tudo e a toda hora, apesar do reduzido efetivo que era, inicialmente, de 4 companhias, passando para 8.

Mesmo assim, foram criadas, no curso das operações, por força das necessidades não previstas, o Corpo de Pontoneiros, desativado logo depois da Guerra, a Companhia de Transportes e a Seção de Transmissões para o funcionamento da rede telegráfica, sob o comando do engenheiro Álvaro de Oliveira.

Por pertencer ao Comando da Artilharia, o Batalhão de Engenheiros atuou na mais estreita ligação com os artilheiros, não apenas na abordagem das fortificações do inimigo e nas obras de proteção ao dispositivo da Artilharia, como nas suas mudanças de posição, às vezes em terreno difícil e de banhados, quando assegurava, com manobras de força, o deslocamento das peças, o que motivou a estreita união entre a Artilharia de Mallet e a Engenharia de Conrado Bittencourt. Esta era, ao mesmo tempo, uma Arma técnica e uma Arma combatente, de acordo com as circunstâncias das operações, durante os cinco anos da Guerra do Paraguai.

Foi, por isso, grande e expressivo o número de perdas que ela sofreu, muitas delas historicamente gloriosas, entre as quais ressalta a figura heróica do 1.º Tenente Pedro de Mascarenhas Arouca, sobre o qual figura no livro Quartel-Mestre: "Tendo tomado parte no combate de 16 de agosto de 1869, foi morto por bala de fuzil, que lhe estraçalhou o crânio, no dito combate".

O batismo de fogo e de sangue do Batalhão de Engenheiros foi no início da Guerra, no combate da Ilha da Redenção e na travessia para o estreito acampamento do Passo da Pátria, em cuja área reduzida Osório

teve que reunir, em dispositivo compacto, as suas forças, antes de prosseguir as operações contra o inimigo. E lá estavam, ao seu lado, no momento cruciante e decisivo, duas figuras formadas no Batalhão de Engenheiros, que teriam grande renome na história política do Brasil: o Major Deodoro da Fonseca e o Tenente Floriano Peixoto.

Na jornada de 10 de abril, figuravam nos quadros do Batalhão, além dos oficiais já citados anteriormente, os seguintes subalternos, assim elogiados:

"Tenente Eudoro Emiliano de Carvalho, dirigiu sua Companhia durante a ação com muito valor e sangue frio.

Tenente Diogo Ferreira de Almeida, comandou a 4.ª Companhia durante o assalto e combateu com valor e sangue frio.

2.º Tenente Luiz Antony, como subalterno da 4.ª Companhia, combateu com valor e sangue frio.

Ajudante Francisco Antonio Carneiro da Cunha, atravessou o rio, durante o combate, para a ilha, do acampamento para onde tinha ido a serviço, em uma canoa, debaixo de fogo vivo da Artilharia inimiga. Foi ferido gravemente, ao lado de Cabrita.

Ajudante quartel-mestre Albano Rosière, combateu com valor e sangue frio.

Alferes Secretário Carlos Luiz Woolf, combateu heroicamente. Morreu ao lado de Cabrita. Alferes Afonso Pires de Carvalho e Albuquerque, combateu com bravura, valor e sangue frio, como subalterno da 4.ª Companhia.

Alferes Joaquim Benjamin da Silva, combateu com valor e sangue frio, como subalterno da 2.ª Companhia.

Relação dos mortos:

Tenente-Coronel João Carlos de Vilagran Cabrita
Alferes Secretário Carlos Luiz Woolf
Soldado Benedito Theodoro dos Santos
Soldado Antonio Damasio dos Santos

Acampamento no Paraguai, junto ao Passo da Pátria, 6 de maio de 1866. Inocêncio Veloso Pederneiras, Coronel deputado de Ajudante-Geral."

Esse foi, para a Engenharia, o quadro da jornada inicial da Guerra do Paraguai. A partir daí, ela teve as mais diversas missões, técnicas, de combate e de simples mão-de-obra, tal era a indefinição sobre o seu papel. Foi o que também ocorreu com as Comissões de Engenheiros.

A guerra iria amalgamar as duas organizações, criando, progressivamente, como fruto da experiência adquirida, as normas de procedimento de ambas, o que terminaria por transformar-se em doutrina.

Todo esse longo processo, imposto pelos azares da campanha, pode ser sintetizado na vida militar das três grandes figuras que tiveram maior destaque no curso das operações: Vilagran Cabrita, Conrado Bittencourt e José Carlos de Carvalho. Na de Cabrita e de Conrado Bittencourt está o roteiro todo do Batalhão de Engenheiros, que o primeiro comandou no glorioso combate da Ilha da Redenção, em que morreu, e o segundo, a quem coube sucedê-lo à frente do Batalhão, para conduzi-lo até o final da Campanha. São as duas grandes figuras da chamada Engenharia de Combate, ao passo que o Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, do Corpo de Engenheiros, é a grande figura que simboliza e exalta a atuação da Engenharia técnica representada, na Guerra, pelas famosas Comissões de Engenheiros, desde o planejamento e da execução da travessia do rio Paraná.

A vida militar de Cabrita já está descrita na biografia do Patrono da Engenharia, na sua carreira muito breve e muito gloriosa, pelo que cabe aqui completá-la com as biografias de Conrado Bittencourt e José Carlos de Carvalho, constantes do capítulo seguinte.

27 OS OUTROS DOIS GRANDES NOMES

CONRADO BITTENCOURT

A partir de 13 de abril de 1866 passava a ser Conrado o Comandante do Batalhão de Engenheiros, com o qual transpôs o rio Paraná e acampou no Passo da Pátria em 24 de abril. O Batalhão fazia parte da vanguarda do Exército, sob o comando de Flores, por ocasião do ataque no dia 20 de maio, no Estero Bellaco, às trincheiras do Passo Cidra. No dia 24 de maio, travava-se a Batalha de Tuiuti, aonde o inimigo fora colhido e se reorganizara, depois de abandonar o Estero Bellaco. Em seguida ao primeiro reconhecimento, feito no dia 23, estava previsto um novo reconhecimento, às 14 horas do dia 24. Mas o inimigo atacou, de surpresa, às 11 horas, e os acontecimentos se precipitaram. O Batalhão de Engenheiros, sob o comando do Major Conrado Bittencourt, atuou na batalha, inicialmente, à disposição do Comando-Geral da Artilharia, como tropa combatente. Desempenhou, na primeira fase, missões de proteção e, na fase final, assegurou a limpeza do campo de batalha.

Acompanhou ele os combates da "linha negra" de 16 a 18 de julho, e foi promovido a tenente-coronel, por ato de bravura, a 22 de setembro.

A partir daí, o Exército Aliado como que foi perdendo a iniciativa dos acontecimentos, principalmente depois do insucesso de Curupaiti. Uma vez reorganizado e refeito, passou ele, porém, a retomar sua atividade no meado de 1867, quando Caxias assume a direção das Forças brasileiras, reunindo, sob o seu Comando único, todos os

elementos da Esquadra e do Exército. Vai ele executar a manobra que concebera, com as forças que reorganizara. E, daí, a marcha de flanco que irá pôr em xeque a posição de Humaitá. O Batalhão de Engenheiros estará presente, como todo o seu efetivo, conforme se vê adiante.

No dispositivo de marcha da sua Ordem de Movimento, consta:

Vanguarda:

Cmt: Tenente-General Barão do Herval

Tropa: 1.ª e 2.ª DI brasileiras

Infantaria e Artilharia orientais

Três companhias do Batalhão de Engenheiros

A 4.ª DI brasileira, reforçada.

Grosso:

Todo o Exército argentino

5.ª DC brasileira

Três companhias do Batalhão de Engenheiros.

No dia 21 de julho, o Batalhão de Engenheiros marchou, sob o comando do Tenente-Coronel Conrado Bittencourt, com destino a Tuiu-Cuê, onde os seus primeiros elementos chegaram no dia 29. A 31, Conrado Bittencourt seguiu, com o Batalhão, acompanhando a vanguarda do Exército, a fim de construir obras avançadas de fortificação face às trincheiras de Passo Pacu. Ele participou do reconhecimento à viva força sobre a posição inimiga, tomando parte ativa no combate e "fazendo arrazar os entrincheiramentos avançados paraguaios, que deles foram rechaçados, sendo louvado pela maneira honrosa e distinta por que se houve". Foi graças à sua ação que foram inutilizadas as principais organizações inimigas no flanco direito, no dia 22, o que facilitou o acesso às fortificações, que foram arrasadas.

Coronel Conrado Bittencourt

Regressou Conrado Bittencourt ao acampamento no dia 23 de março de 1868. Recebeu ele, pela sua ação anterior, dois elogios significativos: o comando do 3.º Corpo de Exército o louvou "pelo bem que desempenhou a missão de que foi encarregado de abrir caminho através das fortificações inimigas, cujo serviço foi feito com zelo e dedicação". O Comando-Chefe o elogiou "em vista da maneira honrosa e distinta por que se houve no comando do Batalhão de Engenheiros na jornada de 21 e no reconhecimento da trincheira inimiga de Passo Pocu".

Com a ala direita do Batalhão, marchou Conrado Bittencourt na vanguarda do Exército, acampando em Paracuê a 4 de abril. Foi incumbido de estabelecer a linha do sítio à praça de Humaitá. Tomou parte destacada no reconhecimento à viva força feito sobre as fortificações de Humaitá, no dia 16 de julho, com o Batalhão de Engenheiros sob seu comando e os demais elementos da vanguarda sob o comando do General Visconde do Herval.

Na Ordem do Dia n.º 237, o Comando-Chefe fez um elogio especial ao Tenente-Coronel Conrado Bittencourt pela sua atuação em Humaitá, "onde à frente do Batalhão sob o seu comando, afrontando a mortífera chuva de metralha, granadas, balas rasas e fuzilaria, acompanhando, com o seu Batalhão, o Visconde do Herval e a 7.ª Brigada, transpôs as primeiras linhas de fosso, antepostas à Praça, superando todas as dificuldades do terreno e acessórios de defesa, até o fosso principal, junto ao ângulo do mangrulho. Finalmente, sua Excia. aproveita esta oportunidade para render ao Batalhão de Engenheiros e seu digno chefe, os elogios de que se fazem credores, não só pelos serviços prestados no reconhecimento do dia 16, como em todas as vezes que o seu trabalho tem sido necessário ao Exército, já nas ocasiões dos imensos combates em que se tem achado, e já nas lides de marcha, passagens de rios e segurança de acampamento".

O Batalhão de Engenheiros, cumprida a missão de Humaitá, fora reunir-se ao 3.º Corpo de Exército, que fazia a vanguarda dos Aliados. Encontrava-se, assim, em Palmas, na marcha para Assunção.

No dia 1.º de outubro tomava a vanguarda contato com a posição inimiga de Angustura. Estabelecido esse contato, ordenou o Barão do Triunfo o ataque à viva força, que foi coroado de pleno êxito. Coube ao Batalhão de Engenheiros a missão de arrazar as obras avançadas do inimigo. Graças à sua atuação decisiva, foi ele citado "pelo distinto comportamento no combate, salientando-se a atividade, zelo e inteligência do seu Chefe". Mereceu, ainda, outra citação "pela coragem, galhardia, calma e boa ordem que demonstrou".

A 22 de novembro, Conrado Bittencourt passou com o Batalhão para o Chaco, na margem direita do rio Paraguai, a fim de preparar a estrada e as pontes por onde deveria passar o Exército, que tinha de contornar as posições inimigas. Repassou o mencionado rio para Santo Antonio, na margem esquerda, no dia 5 de dezembro. Marchou no dia 6, com o Exército, em perseguição do inimigo. Participou do combate desse dia sobre a ponte de Itororó e na batalha do dia 11 junto ao arroio Avaí. Foi promovido nesta data ao posto de coronel, por ato de bravura. No dia 19, assumiu o comando da praça de Vileta, que foi guarnecida pelo Batalhão de Engenheiros.

A jornada do dia onze de dezembro, em Avaí, foi, realmente, gloriosa para Conrado Bittencourt. O inimigo estava reforçado por tropas vindas de Vileta e a natureza como que se aliara à resistência que ele se dispunha oferecer. Chovia torrencialmente e a água alagava o campo de batalha, do começo ao fim da luta. A tropa de engenharia, ainda não refeita do grande esforço empreendido, no dia 6, em Itororó, empenhava-se, a fundo, na luta de Avaí. O próprio Imperador o reconheceu no valor especial que fez ao Batalhão "pelo valor e intrepidez que demonstrou, nos dois combates, conseguindo romper e desbaratar as forças inimigas, confirmando, assim, a bem merecida reputação de bravura e de disciplina de que goza para com o Governo".

No dia 20 de dezembro foi confirmada pelo Governo a promoção que, por ato de bravura, havia Conrado Bittencourt recebido, em plena luta no Avaí, por ato do Comando-Chefe.

A 18 de janeiro de 1869, apresentou-se Conrado Bittencourt ao Exército, em Assunção.

Ulteriormente, acampou em Piraju. Daí marchou, em 1.º de agosto, com o 1.º Corpo de Exército, chegando no dia 5 à picada de Sapucaí. Na noite desse dia mandou construir baterias contra as fortificações inimigas, sendo feito esse trabalho sob contínuo fogo de metralha e fuzilaria.

No dia 12 de agosto tomou parte no assalto e conquista da praça de Peribebuí, sendo ferido a arma branca no dia 16. Participou da batalha de Campo Grande, no primeiro passo do rio, até a completa derrota do inimigo.

O Coronel Conrado Bittencourt mereceu destaque especial na parte dirigida por sua Alteza o Príncipe Conde d'Eu ao Governo Imperial, "pelos serviços prestados na picada de Sapucaí, como benemérito na tomada de Peribebuí, comandando o Batalhão de Engenheiros, à cuja ligeireza foi devido o bom resultado da ação de Campo Grande na passagem da artilharia no primeiro passo do rio, onde o inimigo se mantinha com tenaz resistência". Foi, também, contemplado o nome de Conrado Bittencourt no elogio feito por Sua Majestade, o Imperador, em aviso do Ministério da Guerra, de 6 de setembro, no qual "Sua Alteza o cita, com efusão, por ter valiosamente concorrido para os triunfos que, nesses feitos d'armas, alcançou o Exército por seus esforços em prol da honra e integridade do Brasil".

No dia 20 de setembro, Conrado Bittencourt embarcou, em Arentaguá, com a ala direita do Batalhão, fazendo parte da vanguarda, com a qual chegou, no dia 21, à vila de Rosário.

Aí, assumiu ele o comando da praça e das forças estacionadas. A 8 de outubro, marchou com o Batalhão para Santo Estanislau.

O nome de Conrado Bittencourt foi incluído na manifestação de regozijo promovida pelo Senado, para exprimir o sentimento de júbilo e reconhecimento de toda a Nação, assim como no louvor e reconhecimento da Câmara de Deputados aos que concorreram, com o Exército, para o grande feito de armas do dia 12 de agosto (Peribebuí).

Durante a parada do Batalhão em Itacurubi (dia 11 de outubro de 1869), obteve Conrado Bittencourt três meses de licença para ir à Capital do Império. Foi aí que, já no fim da campanha, ele se afastou pela primeira vez do Batalhão de Engenheiros.

A respeito da vida militar de Conrado Bittencourt, este livro é a melhor oportunidade que encontramos para transcrever e difundir, de modo a melhor fixá-las na memória dos que o lerem, as notas que copiamos, do próprio punho, e literalmente, as referências oficiais sobre o atual Patrono do 3.º Batalhão de Engenharia de Combate, dos livros quartel-mestres do primitivo Batalhão de Engenheiros, em 1927, do qual só restavam os volumes de 1868 e 1869, logo depois desaparecidos pelo desastre que atingiu o acervo de documentos da antiga "Comissão Organizadora do Arquivo do Exército", no andar térreo da ala esquerda do edifício do Ministério da Guerra, no Rio. (Revista Militar Brasileira, janeiro a dezembro de 1954).

Ei-las:

"1868 — Marchou a 18 de fevereiro, com o Exército, e assistiu, a 19, ao ataque e tomada do Estabelecimento, junto a Humaitá, cujas fortificações foram arrasadas no dia 20, recolhendo-se ao acampamento de Tuyu-Cuê, a 21, tudo de fevereiro de 68, pelo que foi compreendido no elogio feito em Aviso do Ministro da Guerra, publicado na Ordem do Dia do Cmt. Chefe, n.º 201, por ter concorrido para que as Armas Imperiais se cobrissem de glória.

Seguiu com o Batalhão para a vanguarda a 19, para a construção de obras avançadas em frente às fortificações do Passo Pocu. Tomou parte no reconhecimento feito às mesmas fortificações e combate que se seguiu, no dia 21, sendo arrasadas pelo Batalhão as obras avançadas do inimigo, que dela foi rechaçado, pelo que foi elogiado; seguiu, a 22, com uma Brigada de Cavalaria, para reconhecer aquelas fortificações, que estavam sendo abandonadas, através das quais o Batalhão de Engenheiros abria caminho para Curupaity, sendo louvado. — Recolheu-se ao acampamento de Tuyu-Cuê, a 23.

Seguiu para a vanguarda, a fim de mandar construir obras avançadas em frente às fortificações do Passo Pocu, cujo serviço deu começo no mesmo dia; tomou parte no reconhecimento à viva força feito a elas e no combate que se seguiu a 21, fazendo arrasar os entrincheiramentos avançados do inimigo, que deles foi rechaçado, sendo elogiado em ordem do dia n.º 6, do Cmdo. dos Exércitos Aliados, pela maneira honrosa e distinta porque se houve naquele combate; avançou com o seu Btl. e uma Bda. da 5.ª D.C., para reconhecer aquelas fortificações, que estavam sendo abandonadas pelo inimigo, a 22, através das quais foi abrir caminho para Curupaity, sendo esses serviços louvados e agradecidos pelo Barão de Herval, Cmt. do Exército da Vanguarda, pelo bem que foi desempenhado; recolheu-se com o referido Btl. ao acampamento de Tuyu-Cuê, a 23, tudo de março de 1868. Marchou com a ala direita e mais praças do Btl., que se achavam em Tuyu-Cuê, e acompanhando o Exército, a 4 de Abril de 68, e ao acampar o Exército em Pare-Cuê, segui para a vanguarda, com a força de seu Cmdo., a apresentar-se ao Barão do Herval, a fim de fazer construir a linha fortificada de sitio à praça de Humaitá e baterias para o bombardeamento da mesma praça, serviço a que deu começo na noite do mesmo dia 4 de abril, nas linhas avançadas. Avançou com o Btl. de Engenheiros na madrugada de 16 de julho de 68 e tomou parte com as primeiras tropas no reconhecimento à viva força à praça de Humaitá, combatendo o inimigo e assaltando as obras avançadas do mesmo, até o fosso principal da Praça.

Louvado pelo Cmt. em Chefe do Exército (ordem do dia 237) pelo combate de 16 de julho, onde, à frente do Btl. do seu comando, afrontando a mortífera chuva de metralha, granadas, balas rasas e fuzilaria, acompanhando co mo seu Btl., o Visconde do Herval e a 7.ª Bda., transpôs as primeiras linhas de fosso antepostas à Praça, superando todas as dificuldades do terreno e acessórios de defesa, até o fosso principal, junto ao ângulo do grande mangrulho. Finalmente, Sua Exa., aproveita esta oportunidade para render ao Btl. de Engenheiros e seu digno chefe, os elogios de que se fazem credores, não só

pelos serviços prestados no reconhecimento do dia 16, como em todas as vezes que o seu trabalho tem sido necessário ao Exército, já nas ocasiões dos imensos combates em que se tem achado, e já nas lides de marcha, passagens de rio e segurança de acampamento. Com o Batalhão do seu comando, fez parte do Exército da Vanguarda que sitiou Humaitá, desde 4 de abril até 25 de julho de 1868, dia em que foi aquela praça abandonada pelo inimigo, assistindo durante esse tempo, a todos os bombardeamentos por parte dela, e por ordem verbal do Cmt. em Chefe, marchou com o Btl. para dentro da referida praça, onde acampou a 30 do dito mês de julho, a fim de fazer demolir as obras permanentes da Fortaleza de Humaitá, serviço a que deu começo nesse dia.

Seguiu de Humaitá, com o Btl. de Engenharia, a 16, a fim de se reunir ao 3.º C. Exército e Vanguarda e com este marchou com destino a Assunção, a 19, tudo de agosto de 1868. Incorporou-se com o Btl. à Divisão extrema vanguarda do Exército, comandada pelo Barão de Triunfo. A 25 de setembro de 1868, acampou nas Palmas.

Deu parte de doente por ter sido atacado de Cholerina, a 26, passando o Cmdo. ao major. Apresentou-se pronto a 28, tudo de setembro de 68, reassumindo o comando. Avançou a 1.º, com o Btl., com as forças da extrema vanguarda, sob o comando do Barão do Triunfo, e tomou parte no reconhecimento a viva força sobre as posições inimigas de Angostura e combate que se seguiu para a tomada das linhas de fortificações avançadas, que foram arrasadas pelo Batalhão, sendo citado pela atividade, zelo e inteligência com que, sob suas ordens, foram executadas as diversas obras para a passagem das tropas naquele ataque e pelo seu distinto comportamento no referido combate, e, posteriormente, pela coragem, galhardia, calma e boa ordem que nele demonstrou; avançou outra vez com a ala direita do Btl. a parte das forças da extrema vanguarda, sob o comando do Barão de Triunfo, para outro reconhecimento às mesmas posições até à margem esquerda do Pikisiry, a 28, tudo de outubro de 68, regressando ao acampamento das Palmas no

mesmo dia, depois de feito o reconhecimento, sofrendo fogo das fortificações inimigas além do rio.

Atravessou com o Btl., o rio Paraguay, para o Chaco, onde acampou a 22 de novembro de 1868, a fim de concluir os trabalhos da estrada estratégica que devia contornar as posições inimigas de Angostura e construir as fortificações para a defesa da dita estrada.

Seguiu com a ala direita do Btl. a reunir-se à Vanguarda do Exército, a 4, e com ela passou o rio Paraguay, para o porto de Santo Antônio, a 5; avançou com a mesma vanguarda a 6, entrando em combate na ponte de Itororó: seguiu com os exploradores do 3.º C. Ex., que fazem a vanguarda, a 7, e a 11 tomou parte, com as forças da extrema vanguarda, na batalha junto ao rroio Avahy até a completa derrota do inimigo, acampando em Villeta, sendo nesse dia promovido a coronel, por distinção. A 19 foi encarregado do Cmdo. da Praça de Villeta, que foi abandonada, e seguiu para Assunção, com o Batalhão.

Louvado pelo Imperador, pelo valor e intrepidez que demonstrou nos combates de 6 e 11 de dezembro de 68, conseguindo romper e desbaratar as forças inimigas, confirmando assim a bem merecida reputação de bravura e disciplina de que gosa para com o Governo. Por decreto de 20 foi aprovada a promoção, por bravura, a de coronel, pelos feitos d'armas do mês de dezembro de 68.

1869 — Marchou com o Btl. acompanhando o Exército para Luque, a 5, e aí acampou a 6 de Abril de 1869. Marchou com a vanguarda do Exército, a 22, e acampou em Pirajú, vindo de Cerro Leão a 27, tudo de Maio de 1869. Marchou com a ala direita do Batalhão fazendo parte do 1.º C. Ex.; na primeira noite de 4/5, fez construir, sob o incessante fogo de metralha e fuzilaria, baterias na picada de Sapucahy, contra as do inimigo, que fechava o desfiladeiro, por cujo serviço teve especial menção no relatório dirigido ao governo por S. Alteza o senhor Príncipe Marechal do Exército e Cmt. em chefe, publicada na ordem do dia n.º 37; fez construir baterias contra a praça de Perebebuhy na noite de 10/11; à frente das colunas de ataque, com o Batalhão, fez parte das

Brigadeiro Conrado Bittencourt, depois da Guerra do Paraguai

primeiras tropas que assaltaram e tomaram, a viva força, a mesma praça de Perebebuhy a 12, fazendo abrir brecha para a passagem das tropas, sendo ferido levemente por arma branca no pé direito na ocasião do assalto à trincheira, à frente de seu Batalhão, continuando assim a combater o inimigo até dentro da povoação da praça, pelo que teve especial menção por Sua Alteza no dito relatório, dando-lhe o título de benemérito; tomou parte, com a ala direita do Batalhão e com o 1.º C. Exército na batalha de Campo Grande Nhaguassú a 16, tudo de Agosto de 1869, merecendo o seu Batalhão ser elogiado por Sua Alteza no referido relatório por haver na ocasião mais crítica, do combate, graças à sua ligeireza, preparado o fosso do rio e feito atravessar dois canhões Withworth que tomaram posição do outro lado do mesmo rio, onde o inimigo, com desesperado furor carregava sobre o Batalhão que tinha transposto o passo e que se achava junto à Sua Alteza, tendo seguido de Nunguassú com a Ala direita do Batalhão para o passo Batuvy, a fim de preparar pontes para o embarque da artilharia e Trem do Exército; seguiu embarcado com a Ala para o Passo de Manduvirá, de onde tornou a embarcar para o porto de Arecutaguá, à margem esquerda o rio Paraguay, a 10 de setembro de 69.

Reembarcou com a ala direita e a Vanguarda do Exército, a 21 desembarcando a 22, com aquelas forças na mesma margem do rio Paraguay, junto ao Rosário, onde ficou, a fim de auxiliar o desembarque do Exército, passando a 27, tudo de setembro de 1869, por ordem de Sua Alteza, a comandar todas as forças do mesmo Exército existentes naquele Porto de desembarque, e o 8.º e 10.º Btl. de Infantaria, vindos de Rosário, encarregado de prover a Esquadra e transportes da linha necessária para suprir a falta de carvão de pedra e poder o resto do Exército se transportar de Arecutaguá para ali. Marchou de Rosário, com a Vanguarda do Exército, a 8, e regressou de Itacuruby, a 11, por ter obtido 3 meses de licença para ir à Corte.

D. Pedro II agraciou os serviços de Conrado Bittencourt com a mercê de moço fidalgo em exercício na Casa Imperial, em 19 de junho de 1860. Recebeu ele o grau

de cavaleiro da ordem de S. Bento de Aviz em 13 de maio de 1862; o de cavaleiro da Ordem de Cristo em 21 de abril de 1864; o de cavaleiro e oficial da Ordem do Cruzeiro em 17 de agosto de 1866; o de oficial da Ordem da Rosa (13 de abril de 1867) e medalhas da campanha do Uruguai (1851-1852), das forças sob o comando do general João Propício Mena Barreto, do Mérito Militar e Campanha geral do Paraguai. (Revista Militar Brasileira — Janeiro a junho de 1954)."

JOSÉ CARLOS DE CARVALHO

Através de tudo o que tenho lido, desde os meus velhos tempos de tenente do 1.º Batalhão de Engenharia, para conhecer bem a história dessa gloriosa Unidade, pude acompanhar a vida militar de grandes figuras da nossa Arma, cujo valor cumpre ser convenientemente assinalado. A que mais me impressionou, entre todas elas, foi precisamente a do Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho. Descobri-o, primeiro, a custa de tanto revolver arquivos, entre os oficiais selecionados, em 1855, para integrarem o Batalhão de Engenheiros, na sua organização inicial, determinada pelo Decreto n.º 1.535, de janeiro daquele ano. Já a primeiro de abril, quando se instalou a Unidade, no quartel da Fortaleza de S. João, era ele, como capitão, o comandante da 2.ª Companhia, que tinha, ainda, no seu efetivo, um oficial subalterno, c 1.º Tenente Henrique de Amorim Bezerra, e 39 praças.

Nascia, então, o legendário Batalhão de Engenheiros, como uma brilhante equipe, formada por oficiais do Corpo de Engenheiros e alguns combatentes de Artilharia e Infantaria, entre os quais destacamos o Major Hermenegildo Portocarrero, comandante interino, e o 1.º Tenente Manoel Deodoro da Fonseca, ajudante, ambos de Artilharia. Os comandantes das duas únicas companhias eram engenheiros: Cândido Januário Passos e José Carlos de Carvalho.

Associavam-se, assim, a técnica de engenharia e as aptidões de combatentes, para a constituição da primeira unidade da nossa Arma, cujas missões e cujos feitos

militares têm por base, precisamente, a integração desses dois elementos: o trabalho técnico e a capacidade de combatente.

A Engenharia Militar do nosso Exército era, até 1855, como que uma cabeça sem corpo. Havia, apenas, o Imperial Corpo de Engenheiros, constituído de brilhantes oficiais, cuja capacidade técnica e cujos empreendimentos fiezram tradição no Exército e no País. Não havia, porém, tropa de Engenharia. Os oficiais do Corpo eram, no Exército e no País, sobretudo, doutores, e o título de doutor, pelo qual se desprezava, no tratamento e nas referências, o posto militar, representava, na verdade, motivo de orgulho. Não eram muitos os que se dispunham a enfrentar as barreiras dos cursos difíceis e longos, com a persistência e a capacidade necessárias para vencer os numerosos degraus do ensino daquela época, até o seu ponto culminante e ambicionado, que era o grau de doutor. O Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho — Dr. Carvalho, como era ele chamado — foi matriculado na Academia Militar em 1838 e teve aprovações plenas em todos os sete anos do curso, que terminou em 1844, passando logo "a ter exercício na Comissão de Prática dos Oficiais do Corpo de Engenheiros". Depois de exercer várias comissões técnicas, no Rio Grande do Sul, no Arquivo Militar (Repartição de Obras) e no Ministério da Marinha (Dique da Ilha das Cobras), recebeu, em 22 de julho de 1851, a carta de Bacharel em Matemáticas, que lhe foi conferida pela Escola Militar, e só em 10 de março de 1854 teve o grau de doutor, cujo diploma lhe foi entregue em solenidade especial. Para isso o chamaram do Sul, onde ele fazia parte da Comissão de Demarcação dos limites do Império com o Estado Oriental.

Até então a Engenharia Militar era, em última análise, um Corpo de oficiais destinado a atender aos trabalhos de construção e de levantamentos, não apenas de interesse militar, mas no de todas as atividades nacionais. O Batalhão de Engenheiros, cuja criação resultou da experiência da nossa primeira guerra de movimento, foi uma imposição dos problemas das marchas, dos estacionamentos e dos combates de grandes escalões, na

TENENTE-CORONEL JOSÉ CARLOS DE CARVALHO
(Chefe da Comissão de Engenheiros na Guerra do Paraguai)

Campanha Cisplatina. E logo depois, na Guerra do Paraguai, ele poria à prova a benemerência dos seus serviços e o valor da sua colaboração em proveito das outras Armas combatentes, através de cinco anos de lutas que permitiriam forjar o espírito com que nasceu e até hoje ainda se conserva a Arma de Engenharia. Para isso colaboraram soldados da estirpe de Vilagran Cabrita e Conrado Bittencourt, e engenheiros de renome e de valor, como José Carlos de Carvalho e Jerônimo de Morais Jardim.

Muito já escrevi sobre os dois primeiros, a respeito de cujas vidas gloriosas são numerosos os subsídios históricos, mas a idéia de fixar, para os que vierem depois de mim, a figura excepcional do Ten Cel José Carlos de Carvalho, embora nunca me saísse da cabeça, exigia elementos informativos mais completos e mais seguros que a História não praticou a justiça de nos transmitir com a ressonância e a consagração devidas a todos os verdadeiros construtores das nossas glórias militares. A vida ilustre do Ten Cel José Carlos de Carvalho não foi devidamente enaltecida para a posteridade, e os traços leves e esparsos em que ela se diluiu, nas referências incidentais e nos Relatórios das Comissões de Engenheiros, estão longe de traduzir a intensidade com que ela foi vivida e a expressão verdadeira com que deve ser perpetuado no julgamento da História.

O "Dr. Carvalho" era, como Chefe da Comissão de Engenheiros do nosso Exército, nos momentos iniciais e mais difíceis da Guerra do Paraguai, o conselheiro e o auxiliar direto do General Osório, que não o dispensava de estar perto de si. O seu conceito de profissional se firmara, antes da guerra, como professor, na Escola Militar, da Cadeira de Arte Militar, que compreendia a Tática e a Estratégia, além de Fortificação Passageira, Castrametação e Topografia. Quando ele teve de ausentar-se do Teatro de Operações, por muito pouco tempo, para vir a Corte, não tardou uma carta de Osório ao Ministro da Guerra, encarecendo o seu regresso urgente, porque "ele lhe fazia muita falta". A sua presença era obrigatória nas conferências em que se tratava de tomar qualquer decisão importante. As sugestões dos seus relató-

rios, a respeito do terreno reconhecido, das linhas de ação mais indicadas, da estimativa das organizações inimigas e das medidas de previsão a serem adotadas, sobretudo no preparo das grandes operações, eram de tal maneira objetivas, fundamentadas e convincentes, que, como regra, terminavam por prevalecer na orientação do Alto Comando. E, uma vez tomada a decisão, era ele um dos elementos mais destacados na sua execução, a quem se confiavam as missões mais relevantes e mais árduas, cujo desempenho tornaram elevado e brilhante o seu conceito no Exército em operações.

O Coronel Morais Jardim, que foi um dos seus grandes auxiliares na Comissão de Engenheiros, afirmou, numa conferência sobre a Batalha de Tuiuti, a 24 de maio de 1889, que havia todo o fundamento em atribuir-se ao Ten Cel José Carlos de Carvalho "a concepção e a organização do plano de operações que tão brilhante êxito teve no desembarque e na progressão ulterior do 1.º Corpo de Exército, em território inimigo".

A missão dos oficiais do Corpo de Engenheiros, conforme se verifica das Instruções baixadas pelo Ministro da Guerra, Angelo Moniz da Silva Ferraz, e publicada na Ordem do Dia n.º 505, de 5 de março de 1866, era, em resumo, a seguinte (art. 6):

1 — trabalhos de fortificação permanente e de campanha;

2 — ataque e defesa das praças, dos postos destacados, ou de quaisquer entrincheiramentos;

3 — reconhecimentos preparatórios para tal fim;

4 — construção de pontes, estradas, passagens e vias militares;

5 — levantamentos de cartas geográficas e topográficas;

6 — organização de planos, estatísticas, itinerários e memórias militares.

Na realidade, porém, os engenheiros recebiam, além dessas, as missões mais variadas, e serviam, permanentemente, de conselheiros junto aos Comandos.

O Ten Cel José Carlos de Carvalho era ainda major quando foi nomeado, em 17 de maio de 1865, "Chefe da Comissão do Exército em Operações no Sul do Império", e, por Aviso de 20 de maio, para a mesma função no "Exército em Operações". Em julho do mesmo ano, ele já está em franca atividade nos trabalhos necessários ao deslocamento do Exército. Cumpria-lhe fazer os reconhecimentos prévios, escolher e organizar os estacionamentos, determinar a direção da marcha e preparar a passagem nos obstáculos do terreno; melhorar ou abrir estradas, além de incumbir-se de todos os outros serviços técnicos determinados pelo Comando. Um deles foi, por exemplo, o lançamento de uma ponte no arroio Juqueri, na marcha para Aiuí, cuja descrição se encontra no seu Relatório de 1.º de agosto de 1865:

"Aproveitando os recursos encontrados na cidade de Concórdia e na vila de Salto, construiu-se a ponte sobre barcos de comércio, no espaço de 15 horas, ficando com 306 palmos de comprimento e 18 de largura, e tão sólida que a artilharia e o parque passaram a galope, sem o menor acidente. No dia 15, às 9,30 da manhã, começou a desfilar o Exército. A 1.ª Divisão passou em 42 minutos; a 3.ª Divisão, em 40 minutos; a Brigada de Artilharia, com 32 bocas de fogo, e o parque, cujas viaturas eram tiradas por 3 juntas de bois, cada uma levou a passar até, 1,30 da tarde. O hospital ambulante, com mais de mil doentes, os animais de bagagem dos corpos e dos oficiais, as carretas das diversas repartições e do hospital, consumiram na passagem cerca de 7 horas, sendo 3 do dia 16. Terminada a passagem, foi a ponte levantada em uma hora. O Batalhão de Engenheiros, que tem sido um auxiliar valioso em todos os trabalhos da Comissão, distinguiu-se bastante neste que foi o primeiro de semelhante natureza de que há notícia no Rio da Prata, retirando-se para o novo acampamento no mesmo dia às 2 horas da tarde".

Durante a marcha do Exército para Corrientes, o Tenente-Coronel Carlos de Carvalho teve a missão de

antecipar-se à coluna e preparar a passagem do rio Mocoretá, que ele descreve nestes termos:

"A vista do estudo feito, três foram os pontos escolhidos: o Passo da Bica, meia légua acima da foz; o Passo da Cavalhada, um quarto de légua mais acima, e o Passo da Diligência, ainda duas léguas acima. Neste último passou a Brigada do General Neto, no dia 26, em uma balsa e uma grande barca de passagem; e nesse mesmo dia, às 2 horas, começou a passar o Exército nos outros dois passos, ficando terminada a passagem no dia 30, ao meio-dia, sem o menor incidente.

Os meios de que dispúnhamos constavam apenas de três pontões de goma elástica, quatro chalanas, construídas de propósito, e duas canoas que foram compradas no Mandisobi. Aqueles pontões prestaram-se maravilhosamente a seu fim, e, se tivéssemos pelo menos mais seis, teríamos efetuado a passagem em dois dias, em lugar de quatro. Entretanto, a travessia de 14.000 homens, com grande bagagem, nove baterias e mais duzentas viaturas, sobre um rio, como o Mocoretá, que nessa mesma ocasião, tinha 50 braças de largura e duas de profundidade, e em tão curto espaço de tempo, é um fato tão novo nestes países, que chamou a atenção do Exército argentino e da imprensa de Buenos Aires".

O grande obstáculo do Exército seria encontrado, porém, muito mais adiante. Era preciso pensar nele desde cedo. Pela passagem do Mocoretá, de largura relativamente pequena e sem o risco de ser molestado pelo inimigo, bem já era possível calcular o que não iria ser a passagem do rio Paraná, como operação técnica, a despeito do apoio que aí se teria da Esquadra. Foi outra missão que Osório atribuiu ao Ten Cel Carvalho, ainda durante o deslocamento do Exército. Os reconhecimentos e os estudos foram feitos, de acordo com as instruções recebidas, e a 12 de dezembro de 1865 o Chefe da Comissão de Engenheiros pôde prestar ao general estas informações que devem ser cotejadas, para o fim de apreciá-las melhor, com a realidade dos acontecimentos

que mais tarde se verificarão. Guarde-se, para isso, a data de 12 de dezembro de 1865, em que foi escrito este relatório:

"Dos diversos passos de que pode o Exército utilizar-se, até o povo de Itatí o que me parece mais vantajoso é o de Itapirú, algumas braças abaixo do da Pátria, ainda que se tenha de atravessar a viva força, em qualquer ocasião. Não só pelas circunstâncias topográficas, como pelas facilidades de ir até lá o Exército encontrando bons acampamentos, o que não acontece nas estradas que vão aos outros passos, que são de terrenos alagadiços e cortados por enormes e repetidas lagoas. A largura do rio no Itapiru é interrompida por uma ilha seguida de um banco de areia, que pode proteger e mascarar muito os trabalhos a que tivermos de proceder, se com efeito o Exército se dirigir para esse Passo. Na margem esquerda temos posições para a artilharia, que não seriam melhores se tivessem sido preparadas de propósito; e, além de todas essas vantagens, que fazem dar a preferência ao Passo de Itapiru, ocorre a enorme conveniência de ser a margem oposta mais descampada nesse lugar que nos outros, quando a de cá é coberta por um mato cerrado que nos facilitará muito os trabalhos, fornecendo-nos, também, muito material. Finalmente, deve ser muito atendida a circunstância das menores distâncias que terá de percorrer o Exército, e a excelência dos caminhos, se passar no Itapiru, circunstância essa que se dá tanto deste como do outro lado do rio".

O Ten Cel Carlos de Carvalho, que atuava aí como verdadeiro comandante da Engenharia do Exército, no sentido da técnica militar atual, propunha, como se vê, a decisão que se tratou de adotar, mais tarde, para o prosseguimento da marcha, embora o ponto de passagem fosse objeto de divergência entre Osório e Tamandaré, nas conferências que tiveram. O almirante era partidário do Passo da Pátria, onde o Exército teria todo o apoio da Esquadra, ao passo que Osório, como Mitre, preferia passar pelo Itati, a fim de evitar o objetivo de Humaitá e porque não havia entre o rio e o Passo da Pátria espaço suficiente para o dispositivo inicial do Exército na margem inimiga. De qualquer modo, o que era claro é que

o problema da travessia, fosse qual fosse o ponto escolhido, não comportava soluções improvisadas. Tinha de ser encarada com muita antecedência. Era preciso preparar a operação, a começar pelo planejamento e pela reunião dos meios, que eram obviamente insuficientes, pois a Esquadra apenas forneceria o apoio de fogo e o transporte dos grandes contingentes, mas havia o problema da abordagem e o da conquista de uma cabeça-de-ponte, que exigiam embarcações diferentes e trechos de pontes na nossa margem e na margem adversária. Tudo isso já se tratava de preparar em Corrientes, como solicitara e propusera Osório, em carta ao Ministro da Guerra, onde lemos o seguinte trecho: "Só dispõe este Exército de 4 chalanas, 2 canoas, um pequeno bote de goma e 3 pontões, também de goma, com que tem passado cinco rios cheios! E tais objetos são inúteis para o Paraná".

O Ten Cel Carlos de Carvalho recebeu a missão de resolver, em Corrientes, esse problema fundamental e urgente, que requeria, antes, o preparo de estaleiros, a requisição de materiais e mão-de-obra, além do projeto dos tipos de embarcações adequadas. De lá ele escreveu a Osório, no dia 17:

"Ainda aqui estou lutando com mil dificuldades para cumprir as ordens de V. Excia., não obstante a boa vontade e a diligência do Sr. Chefe Barroso. Nesta terra maldita, tudo é embaraço, porque as simpatias pelos paraguaios são quase gerais". E, mais adiante, informava: "A nossa oficina vai indo regularmente. Devem ficar prontos por estes dias 4 batéis do novo modelo francês, geralmente adotado para a passagem dos rios. Se V. Excia., achando-os bons, concordar em que outros iguais se devam fazer, e bem assim algumas balsas para a passagem de animais, mesmo algumas baterias flutuantes para a defesa dos comboios de tropas, na travessia do Paraná, ter-se-á de requisitar ao Sr. Tamandaré, ou ao Sr. Otaviano, 15 a 20 mil pés de taboado de pinho de 1,5 polegada, 10 mil pés de taboado do país, tendo a maior extensão que for possível obter, e 10 mil pranchões de pinho de 3 polegadas de espessura".

Previsto, afinal, o ponto da travessia, Osório chamou a Tala-Corá o Ten-Cel Carlos de Carvalho, a quem soli-

citou um balanço dos meios já disponíveis, o que foi objeto do relatório que lhe apresentou o Chefe da Comissão de Engenheiros em 24 de fevereiro de 1866:

"Para passar o rio Paraná existem no Exército os seguintes meios: 43 canoas completamente equipadas, podendo transportar 1.075 praças; 2 batelões, que transportam 120 e 9 pontões de goma elástica, que transportam 225. Ao todo, 1.400. Existe mais um vapor de excelente marcha, para rebocar. Estão a chegar de Montevidéu e Buenos Aires mais 2 vapores destinados para o mesmo fim. O vapor S. Paulo, fretado para o serviço do Exército, pode empregar-se também neste mister, e, segundo estou informado, pode transportar 400 praças. O Sr. Visconde de Tamandaré prometeu dar para o serviço da passagem 4 dos pequenos vapores da Esquadra e 3 ou 4 chatas. À vista da atividade com que se trabalha em Corrientes, ter-se-á até o dia 10 do mês próximo futuro, mais 50 canoas para 1.250 praças, 2 batelões para 120 e 6 balsas para a artilharia, cavalhada, além de meios de defesa que ali se estão preparando. Nos primeiros dias do mês de março ficará pronta a grande chata que V. Excia. mandou construir em Corrientes. Temos na cidade pranchões de pinho, grande quantidade de cabos de diversas bitolas, ferro, pregos, e, enfim, todo o material e matéria-prima de que se pode necessitar para empreender qualquer construção que o tempo permitir".

No dia 21 de março, recebeu Osório o convite de Tamandaré, também enviado a Mitre e a Flores, para juntos, a bordo, examinarem o ponto mais conveniente para a passagem do Exército. A operação começava, afinal, a definir-se, e o contentamento do general foi ainda maior porque lhe chegara, pouco antes, a seguinte carta do Ten Cel Carlos de Carvalho:

"Cumpre-me declarar a V. Excia que todo o trem de que precisamos, para a passagem do Exército, está completamente pronto, e de conformidade com as ordens que de V. Excia, recebi; e que, portanto, as operações

podem ter começo, desde que V. Excia. julgar acertado. Entretanto, como me parece fora de dúvida que o sítio de Humaitá se seguirá imediatamente à passagem do rio, estou aproveitando o tempo em acabar de preparar o material de que precisaremos para o sítio, convindo notar que só resta acertar algumas máquinas, distribuir e fazer embarcar os meios precisos para os trabalhos de fortificação".

No mesmo dia, o General respondeu ao Chefe da Comissão de Engenheiros:

"Muito me alegrou a sua comunicação. Agora, é conveniente que vá fazendo conduzir tudo para o Passo de S. Ana, não esquecendo as munições de reserva, que devem ficar embarcadas. No mesmo trem pode vir a força que tem de reunir-se ao Exército, inclusive o Batalhão de Engenheiros, se o respectivo comandante entender melhor. Avise ao fornecedor para pôr-se em movimento. No Passo de S. Ana está o gado de fornecimento, e há bom porto e campo para o desembarque; ali está uma guarda da Brigada Ligeira, e fica talvez légua e meia deste acampamento. Amanhã vou com o General Mitre e Flores para nos entendermos ali com o Sr. Tamandaré sobre o reconhecimento do rio. A minha boiada e cavalhada já chegaram de Riachuelo".

No dia 27 de março, Flores teve a missão de reconhecer a passagem em Itati, com vapores de pequeno calado. De 29 a 30 de março, foi feito o reconhecimento da Ilha da Redenção, por deliberação conjunta de Tamandaré e Osório, e, finalmente, na noite de 5/6 de abril, a Ilha foi ocupada por Vilagran Cabrita. A sua organização defensiva foi iniciada imediatamente, e ficou a cargo do Ten Cel Carlos de Carvalho e seus auxiliares André Rebouças e Sena Madureira.

A ocupação da Ilha, face ao forte de Itapiru, era o primeiro lance de uma operação decisiva e de grande envergadura, que se tratava de realizar: a transposição do Paraná e o desembarque na margem paraguaia, a despeito da resistência do inimigo. O reconhecimento

prévio, realizado no dia 30 pelo Ten-Cel Carlos de Carvalho, foi participado ao General Osório no seguinte documento do Chefe da Comissão de Engenheiros:

"Em observância às ordens de V. Excia., e de acordo com as Instruções do Sr. Almirante Visconde de Tamandaré, teve lugar hoje, a meia hora, um desembarque na ilha fronteira de Itapiru, com o mais feliz êxito. Ficou reconhecida, perfeitamente, toda a ilha, e foram determinadas as posições onde tem de ser assentada a artilharia e levantadas as trincheiras que devem proteger do fogo mergulhante daquele forte, as tropas e o material. Às 2 horas, retirei-me para bordo do vapor de guerra Henrique Martins, com todos os oficiais da minha Comissão e as 90 praças do 3.º de Infantaria, comandadas por 5 oficiais, que se recolheram ao acampamento, e assim a tripulação das 4 canoas em que foram conduzidas aquelas praças, tanto na ida como na volta".

A decisão que, afinal, foi adotada consistia em fazer a passagem do grosso na região da embocadura, mas ocupar, previamente, e manter a Ilha da Redenção. E isso foi feito, com absoluto sucesso. O episódio da Ilha da Redenção foi o acontecimento heróico da operação. Aí se consagrou, para a História, a resistência denodada do Batalhão de Engenheiros, embora lhe tenha custado a vida do seu grande comandante. Vilagran Cabrita foi, sem dúvida, a figura central do glorioso episódio; herói e mártir da Ilha da Redenção. Ele morreu, mas depois da derrota do inimigo e de obter para o seu Batalhão a consagração da glória.

O ataque do dia 10 de abril foi imortalizado na tela pelo famoso pintor paraibano Pedro Américo. No primeiro plano desse quadro célebre figura a bateria levantada sob a direção do Ten Cel José Carlos de Carvalho em plena ação contra as embarcações inimigas que abordavam a Ilha. Os paraguaios, derrotados e repelidos, retiraram-se, com grandes perdas, para as suas posições na outra margem, onde estavam organizados para a resistência. A operação da travessia, já que fora quebrada a surpresa, não podia ser mais retardada e teria que ser feita a viva força, como previra o Ten Cel Carlos de Carvalho no seu relatório de 12 de dezembro do

ano anterior. Ela estava marcada para o dia 16, e na tarde de 15 iria Osório dirigir aos seus comandados a proclamação que passou à História na frase famosa: "Soldados! É fácil a missão de comandar homens livres: basta mostrar-lhes o caminho do dever. O nosso caminho está ali em frente". Não havia tempo a perder, e era preciso acelerar os últimos preparativos. A Comissão de Engenharia, sob a direção pessoal do seu Chefe, não teve tréguas nem esmorecimento nos trabalhos técnicos que lhe competiam. Ela terminou as pontes para o embarque das forças e do material, dirigiu toda a operação do embarque, acompanhou, a bordo dos navios, todas as 4 expedições da travessia, estabeleceu, na margem inimiga, pontes de canoas entre os vapores e as praias de desembarque, os trabalhos de organização e a abertura das picadas necessárias à instalação defensiva inicial do primeiro escalão do Exército, permitindo a Osório, que ousadamente desembarcara, com o seu piquete, antes de todos os elementos, firmar pé e controlar a situação na margem paraguaia, apesar da pronta reação do inimigo.

É interessante assinalar que, na testa dos navios que atravessaram o Paraná, com as nossas forças, na operação do dia 16, estava a canhoneira de guerra *Beberibe* sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Delfim Carlos de Carvalho, irmão do Ten Cel José Carlos de Carvalho. O notável marinheiro, depois Barão da Passagem, muito já se havia destacado, como imediato do *Amazonas*, na Batalha do Riachuelo, e haveria de ser, mais tarde, o herói que logrou forçar, com os seus navios, a passagem de Angustura.

O quadro que precedeu o início da operação de travessia do rio Paraná foi descrito por um dos correspondentes de guerra, do Teatro de Operações, nos seguintes e sugestivos termos (Da "Vida do General Osório", de Fernando Osório):

"As três horas da tarde achavam-se situados ao longo da costa correntina, e próximo às pontes, onde devia efetuar-se o embarque das tropas imperiais, os numerosos transporte construídos pela Comissão de Engenheiros, e os vapores brasileiros que deviam rebocá-los e colocarem-se em frente deles. Em algumas das maiores

balsas embarcaram-se as peças de artilharia. Neste momento, uma espécie de agitação dominava no porto do Passo da Pátria, mas agitação metódica e solene, que principiava no *Apa,* navio-chefe, e se transmitia aos extremos dessa numerosa frota. Sobre a margem do rio, viam-se o Ten Cel José Carlos de Carvalho e os oficiais da Comissão de Engenheiros, prevenindo tudo para a facilidade do embarque, segurança das tropas a bordo dos transportes etc. etc. Nos acampamentos do Exército, a mesma agitação metódica se mostrava. E era um quadro grandioso esse que apresentava 40 mil homens arrumando-se para o desembarque em terreno inimigo, o que quer dizer para uma batalha o saltar em terra. O General Osório aparecia onde quer que sua presença era necessária".

O relatório que o Ten Cel Carlos de Carvalho apresentou, a 1.º de maio de 1866, como Chefe da Comissão de Engenheiros, no acampamento do Passo da Pátria, é o documento mais completo e mais cheio de ensinamentos que nos ficou dessa jornada memorável para a História da Engenharia do Exército, sendo apenas de lamentar que continue, até hoje, guardado no silêncio dos arquivos.

No dia 18, já consolidada a posição do Exército, apesar de todos os problemas que surgiram e de todas as graves peripécias que se enfrentaram, o Ten Cel Carlos de Carvalho, acompanhado de alguns auxiliares, avançou na direção do Forte de Itapiru. Decidiu-se a ir, pessoalmente, até o Forte, encontrando-o já desguarnecido. "A bandeira brasileira, levada pelo Chefe da Comissão de Engenheiros, foi a primeira que se levantou em um dos salientes do Forte, onde as forças não se atreviam a entrar com o receio de minas, cuja existência fora denunciada, capciosa ou inocentemente, por um prisioneiro paraguaio. Duas peças de 68 — exatamente aquelas que maior mal nos haviam feito — ficaram no Forte". Foi assim que descreveu esse lance histórico do Ten Cel Carlos de Carvalho, numa monografia sobre a "Passagem do rio Paraná", publicada em 1880, o Capitão de Estado-Maior de 1.ª Classe Luiz Vieira Ferreira, de acordo com

as notações feitas pelo autor na época dos acontecimentos:

"Não havendo resistência do inimigo, nossa marcha foi rápida, e chegamos a vista do forte de Itapiru, onde o inimigo se retirou logo, não sendo possível defende-lo. O Chefe da Comissão pediu ao comandante do 6.º Batalhão de Infantaria, o Ten Cel Antonio da Silva Paranhos, a bandeira nacional e partiu com ela a galope para o forte abandonado, entrou e plantou-lhe nas ruinas de suas muralhas o estandarte brasileiro".

Em junho de 1866, o Ten Cel Carlos de Carvalho, além da Chefia da Comissão de Engenheiros do Exército, acumulava as funções de deputado do Quartel-Mestre do Comando-Chefe, o que concentrava nas suas mãos todos os encargos de administração, de provimento de recursos e de organização das forças em operações. A despeito de tais atribuições, que justificariam a sua presença constante na retaguarda, ele está sempre atuando, onde quer que seja necessário, sobretudo nos momento críticos das operações. Na luta encarniçada que se travou durante o ataque de 18 de julho, ele não se preocupa com o risco que pode correr e se destaca entre os elementos de ação mais pronta e decisiva, merecendo, por isso, o diploma de Comendador da Ordem de Cristo, com que foi agraciado pelo decreto de 31 de julho, em atenção aos serviços prestados nos combates de 16 a 18 de julho. Neste último combate encontrou a morte um dos seus auxiliares diretos, a quem rende a sua homenagem na seguinte parte de serviço:

"Ilmo. Sr. Cumpro o doloroso dever de participar a V. Excia. que, no combate de hoje, foi vítima do seu reconhecido valor e patriotismo, o Tenente do Estado-Maior de 1.ª Classe Manoel Ignácio Carneiro da Fontoura. Morreu gloriosamente, dando admirável exemplo dessa abnegação que faz do soldado o mártir sublime da humanidade. Como Chefe da Comissão a que pertencia, serei feliz se puder emitá-lo em idênticas circunstâncias. Deus guarde a V.Excia. Acampamento em Tuiuti, 18 de julho de 1866. Ao Exmo. Sr. Conselheiro Polidoro da Fonseca Jordão, Marechal de Campo e Cmt do 1.º C Ex. em Operações".

Todos os que estudamos a Guerra do Paraguai do ponto de vista dos problemas que o Exército teve de enfrentar e das soluções que, em cada caso, foram dadas pelos nossos Chefes e nossos oficiais técnicos, teremos que admirar o valor demonstrado pelas Comissões de Engenheiros que constituíam, como já se disse, os "olhos do Exército". E a verdade é que os problemas técnicos predominavam, em muitas situações críticas, sobre os operacionais, exigindo dos engenheiros, além do seu valor profissional, virtudes morais e guerreiras que os fizeram respeitados e disputados, nos momentos decisivos, passados os quais as circunstâncias próprias da guerra não lhes concedia o direito de repousar. O trabalho era contínuo, perseverante e muito grande. Sob a direção do Ten Cel Carlos de Carvalho, a Comissão de Engenheiros construiu, em torno de Humaitá, 51.375 metros de trincheiras, e é justo que se mencionem, também, os 96 quilômetros de linhas telegráficas, construídos sob a direção do engenheiro Álvaro de Oliveira. A conjugação de esforços e a ação, em comum, das Comissões de Engenheiros e dos oficiais e da tropa do Batalhão de Engenheiros, que teve na Campanha do Paraguai o seu primeiro emprego de operações de guerra, muito contribuiu para a formação do espírito que até hoje possui e cultua a Arma de Engenharia, cujas tradições datam daquela época e se mantêm até hoje, através desses cem anos de história que acaba de completar o Batalhão Vilagran Cabrita. Essa história começou, de fato, nos campos de batalha, onde os oficiais do antigo Imperial Corpo de Engenheiros, com a sua técnica e com o seu devotamento, e os oficiais tirados, por seleção, das Armas combatentes, com o seu tirocínio de comando e as suas aptidões para o combate, forjaram, juntos, no grande laboratório da guerra, o espírito tradicional da nossa Quarta Arma, que surgiu na Ilha da Redenção, para consagrá-la, definitivamente, perante a História, na bravura sem par de Vilagran Cabrita.

A vida do Ten Cel Carlos de Carvalho é parte integrante e essencial da História da nossa Engenharia. É justo, pois, que a relembremos, trazendo-a dos arquivos frios das Comissões de Engenheiros para a consagração dos seus pósteros, quando a Arma, a que ele tanto serviu,

comemora, em todos os quartéis, o seu primeiro aniversário.

Ao entrar o Exército Brasileiro, triunfante e cheio de glórias, às portas de Assunção, Carlos de Carvalho já não pertencia mais às suas fileiras, pois ele falecera a 4 de janeiro de 1868, em Montevidéu. Não lhe proporcionou o destino nem ao menos o prêmio de assistir à celebração da vitória com que tanto sonhara e para a qual tanto concorrera, dando-lhe tudo o que podia dar, inclusive a própria vida.

O Ten Cel José Carlos de Carvalho nasceu em 16 de setembro de 1826, na cidade do Rio de Janeiro. Era filho de Antonio Carlos de Carvalho. Verificou praça, como voluntário, em 2 de dezembro de 1839, contando tempo do dia 3 de março do mesmo ano. Foi promovido a 2.º tenente a 27 de agosto de 1849, com antiguidade de 7 de setembro de 1847; a capitão, por Decreto de 3 de fevereiro de 1855; a major, por merecimento, em 7 de janeiro de 1864 e a tenente-coronel, também por merecimento, em 3 de março de 1866. (Notas do próprio punho do seu filho, o Contra-Almirante José Carlos de Carvalho, também participante da Guerra do Paraguai, e pai da Senhora Guerra Duval, detentora dos seus arquivos.) (*Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil* — números 26 e 27).

28 A PENETRAÇÃO NO PARAGUAI

Quando Caxias assumiu o Comando-Chefe, o Exército havia perdido o seu ímpeto ofensivo, com o desastre de Curupaiti. De 22 de setembro de 1866 a 21 de julho de 1867, faltavam-lhe recursos, entusiasmo e capacidade para retomar a iniciativa, o que impunha, antes de tudo, a sua reorganização e o seu reaparelhamento material. Era essa a tarefa prioritária, e nela Caxias concentrou todos os seus esforços, a começar pelo estabelecimento das bases logísticas imprescindíveis.

Era preciso reunir, na retaguarda, os estoques de materiais para o reaprovisionamento do Exército em operações o que foi um dos relevantes encargos por ele atribuído ao Corpo de Engenheiros.

Já vimos o seu emprego na primeira fase da Campanha, quando girou, em particular para a Engenharia, em torno da transposição, à viva força, do rio Paraná. Agora, depois da longa parada, Caxias se decidira a impulsionar o Exército, já refeito e reorganizado, retomando a iniciativa das operações, que poderiam ser alimentadas com os órgãos do reaprovisionamento, que estavam prontos para funcionar.

No grande esforço feito para assegurar esse dispositivo de apoio para todas as emergências, avultava a ação dos oficiais do Corpo de Engenheiros, um dos quais, já muito conceituado pelo alto padrão moral e os grandes conhecimentos sobre o material bélico, adquiridos em estágios na Europa, era o então Capitão Aires Antônio de Morais Âncora, que era filho do Tenente-Ge-

neral Firmino Herculano de Morais Âncora, um grande nome da nossa antiga Engenharia, com destacada atuação em Pernambuco.

Foi ele escolhido e designado, em maio de 1866, para servir na Comissão de Engenheiros, devendo ocupar-se, principalmente, do material de Artilharia, em que era especialista, mas as missões que ele desempenhou, pela sua variedade e relevância, bem caracterizam a ação que passou a ter o Corpo de Engenheiros na segunda fase da Guerra, já então no comando de Caxias.

Para bem caracterizar a progressiva adaptação do Corpo de Engenheiros às realidades e às exigências da guerra, ao tempo de Vilagran Cabrita, nas várias naturezas de missões que lhe coube cumprir, no período novo em que Caxias passou a comandar o Exército, entendemos que é bastante acompanhar a atuação de Aires Antônio de Morais Âncora, através das indicações da sua própria fé-de-ofício, dentre as quais nos permitimos transcrever as que se seguem, constantes do precioso livro de Laurênio Lago, sobre "Os Generais do Exército Brasileiro".

"Em 28 de maio de 1867 foi nomeado membro da Comissão de Engenheiros junto ao comando-chefe do Marquês de Caxias, sendo logo encarregado do balanço e exame dos depósitos gerais de artigos bélicos, bem assim da organização do grande parque de Artilharia, que marchou com o Exército de Tuiuti para Tuiu-Cuê.

Durante a importante marcha de flanco, em julho, foi incumbido da construção de diversas estivas e da abertura de diferentes picadas para tornar-se praticável a passagem do material de Artilharia.

Do acampamento de Tuiu-Cuê foi diversas vezes a Corrientes e a Cerrito, a fim de inspecionar o material de Artilharia ali depositado e mandar fazer os reparos necessários no que se estragava em serviço; seguiu em 28 de outubro para São Solano e dali para o Potrero Ovelha em 29, tendo prestado importantes serviços em mortífero combate travado nesta localidade; e no dia 31 foi reconhecer Tagi, que estava então mal guarnecido; assistiu em 22 de novembro à tomada desse ponto, vindo em seguida a Tuiu-Cuê a fim de organizar e fazer con-

duzir para ali a bateria de canhões que foi assestada no dia 3, depois do que ficou incumbido, com outros oficiais, da defesa daquela importante posição pelo que foi nomeado major em comissão em 23, tudo do referido mês de novembro; em 25 de dezembro seguinte teve ordem de seguir para Montevidéu com o Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, em comissão do Exército.

Em 21 do referido mês de março assistiu ao reconhecimento à viva força praticada pelo Marquês do Herval às fortificações dos Passos Espinilho e Pocu, ao mesmo tempo que se ferira o combate de Sauce, em cujo ponto foi derrotado o inimigo.

Em 24, ainda de março, foi nomeado delegado do Chefe do Estado-Maior no Passo da Pátria e em Tuiuti, com a mui espinhosa e dificílima incumbência de prontamente mudar para Curupaiti, a principal base de operações do Exército, devendo para isso fazer remover toda a Artilharia de posição ali existente, os grandes depósitos e hospitais e desmanchar os respectivos galpões, o que foi executado em pouco mais de 20 dias.

Seguiu em 2 de maio com 14.º Batalhão de Infantaria para a península do Araçá; encarregado de fortificar essa posição, tanto do lado de Humaitá como de Timbó, a fim de garantir franca comunicação entre o grosso do Exército, as forças estacionadas no Chaco e a divisão avançada da Esquadra.

Em 9 do referido mês de maio teve a incumbência de explorar e pôr em estado de defesa um ponto à margem da lagoa das Hervas ou Estabelecimento, donde as nossas canoas eram hostilizadas pelo inimigo, quando passavam para aquela península.

No dia 18 teve ordem para explorar a mata separada de Humaitá pela Sanga Funda, a fim de verificar se era possível a abertura de um caminho mais curto para pronto socorro das nossas forças no Chaco, e, havendo assegurado a praticabilidade e conveniência deste trabalho, foi encarregado da abertura de uma estrada e posteriormente de um canal, que nos prestaram importantes serviços, além da vantagem de estreitar ainda mais o sítio, visto ter sido logo ocupado com força fortificada e artilhada, pelo que se tornou mais fácil o pro-

vimento das nossas forças no Chaco, com as quais ficamos em rápida comunicação por meio da linha telegráfica.

Concluída essa via de comunicação, teve de fazer diversos reconhecimentos em todos os albardões que cortados por aquela estrada tinham origem na Sanga Funda em frente a Humaitá, cabendo-lhe igualmente a exploração dessa sanga até descobrir as baterias desta praça de guerra.

Em 5 de junho foi a Corrientes e ao Cerrito com a incumbência de mandar preparar e transportar para Curupaiti uma bateria de dois morteiros e dois canhões, com 500 tiros por boca de fogo a fim de ser assentada na ponta do Chaco contra a praça de Humaitá.

No dia 9 do mesmo mês voltou de Cerrito trazendo aquela bateria e o mais que era então preciso; no dia 11, tendo ido explorar a Sanga Funda, coube-lhe perseguir uma canoa do inimigo com gente armada, que andava no mesmo serviço; em 28 coube-lhe também explorar o albardão mais próximo à margem do rio e teve de mandar hostilizar uma canoa do inimigo, que só respondeu de Humaitá com tiros de metralha e foguetes de guerra.

Em 12 de julho foi, em comissão, ao Cerrito para mandar colocar novos ouvidos em canhões e trazê-los para Pare-Cuê, assistindo no dia 16 ao reconhecimento à viva força que teve lugar nesse dia sobre as fortificações de Humaitá.

Seguiu para o Chaco no dia 19, a fim de escolher e marcar o lugar mais apropriado para a colocação de dois canhões, e foi abandonado pelo inimigo nas fortificações de Humaitá e na sua bateria da ponta do Chaco, e bem assim da respectiva partilha, tudo de acordo com os comissários por parte dos Exércitos Argentino e Oriental, segundo as disposições do tratado de aliança.

Em 26 do dito mês, tendo apresentado aquele inventário, assinado pelos três comissários dos Exércitos Aliados e um projeto de partilha, teve ordem de reunir na praça principal de Humaitá todo o material disseminado

num âmbito de três léguas, a fim de proceder à respectiva partilha e entregar a cada comissário o que de direito cabia ao seu exército.

Em 10 de setembro reuniu-se ao Exército acampado em Viúva Vargas, tendo desembarcado nesse dia em Vila Franca, onde se achava a vanguarda do Exército, e no dia 20 ainda de setembro, em marcha, foi encarregado do lançamento da ponte no barrancoso arroio Paraí, tendo sido também incumbido, com o Tenente-Coronel José Joaquim de Lima e Silva, da passagem de todo o material, bagagem e fornecimentos do Exército.

Assistiu no dia 1.º de outubro ao reconhecimento à viva força feito sobre as posições de Piquiciri; no dia 24 teve a incumbência de reconhecer as baterias de Angustura no monitor *Piauí*, a fim de verificar a possibilidade de dar-se ali um desembarque depois de bombardeamento praticado pela Esquadra encouraçada, o que fez, tendo apresentado no mesmo dia sua opinião contrária.

No dia 28 ainda do referido mês de outubro teve ordem para fazer um reconhecimento minucioso sobre o arroio Piquiciri, desde sua embocadura no rio Paraguai até o ponto já reconhecido, a fim de verificar a praticabilidade de levar-se por ali um ataque às fortificações inimigas, o que igualmente fez, tendo apresentado por escrito sua opinião.

Seguiu no dia 30 para o Chaco, com o Barão da Passagem, a fim de examinar se conviria ou não fazer o desembarque em Vileta, bem assim se era conveniente a abertura do arroio que se achava obstruído, conforme propunha o general comandante do 2.º Corpo do Exército.

Em 1.º de novembro foi encarregado da construção da ponte de batéis que se lançou sobre o arroio Vileta, tendo para isso de mandar conduzir por terra do porto de Santa Teresa, no rio Paraguai, para o porto que se denominou "Porto das Canoas", não só o soalho como as 40 canoas que formavam aquele pesado trem de pontes.

No dia 20 foi explorar o terreno limitado pela margem esquerda do arroio Vileta, à direita do rio Paraguai até as barrancas de Santa Helena, fronteiras ao de Santo Antonio, a fim de verificar se havia espaço suficiente para acampar o nosso Exército; no dia 30 de dezembro seguiu para a cidade de Assunção".

29 ROTEIRO DO BATALHÃO NA CAMPANHA

Em 1927, para cumprir determinação ministerial, o 1.º Batalhão de Engenharia, por intermédio de uma comissão na qual o Autor era o oficial mais moderno, elaborou o histórico do Batalhão de Engenheiros, valendo-se de todos os documentos oficiais disponíveis, numerosos deles já desaparecidos.

Os velhos livros quartel-mestres registravam as ocorrências da Unidade, e até hoje as conservamos, por cópia, o que nos permite apresentá-las, para que não se percam mais. Trata-se de uma síntese do que foi a história do Batalhão de Engenheiros, durante a Campanha do Paraguai, o que, então, passou a constar no histórico do Batalhão de Engenheiros, de acordo com os dados coligidos pelo Autor deste livro, fica a seguir registrado, como indicação para os futuros historiadores da História da nossa Arma.

PARADAS DO BATALHÃO

Desde a sua fundação até 24 de março de 1856, o Batalhão de Engenheiros estava aquartelado na Fortaleza de S. João.

De fins de março de 1856 até 18 de abril de 1888, o quartel do Batalhão foi na Praia Vermelha. Neste período está compreendida a Guerra do Paraguai, à qual vamos aludir, de passagem, para fixar a parte em que nela tomou o Batalhão de Engenheiros.

A 1.º de janeiro de 1866, o Batalhão de Engenheiros acampou em Lagoa Brava, sob o comando interino do Major João Carlos Vilagran Cabrita. Sabemos que foi no ano de 1865 que o Batalhão partiu para a guerra, visto que a 22 de maio desse ano ele foi, para esse fim, reorganizado, sendo o número de companhias elevado a quatro, mas não nos é dado precisar, com documento que mereça fé oficial, o dia exato em que isso se deu. Apenas é fora de dúvida que ele deixou o quartel da Praia Vermelha em 1865, com destino aos campos do Paraguai. A última ordem do dia datada na Praia Vermelha é de 1.º de agosto de 1865, sendo comandante o Tenente-Coronel Francisco Gomes de Freitas. A ordem imediata é a firmada pelo Major Vilagran Cabrita, já em 1866, em Lagoa Brava. Já tenente-coronel, Vilagran Cabrita sucumbiu na Ilha da Redenção, ocupada pela expedição da vanguarda, da qual fazia parte o Batalhão. Essa ilha foi, em seguida, bombardeada e assaltada pelos paraguaios.

Durante a Guerra do Paraguai, o Batalhão de Engenheiros acampou, sucessivamente, nos seguintes lugares: Lagoa Brava, Passo da Pátria, Tuiuti, Tuiu-Cuê, Humaitá, Palmas, Chaco, Vileta, Luque, Itaguá, Piraiu, Arroio Capivari, São Isidoro, Rio corrientes, Arroio Carimbataí, Vila Carimbaitaí e Vila Rosário.

Foram comandantes do Batalhão, durante a Guerra do Paraguai, os seguintes oficiais: até 3 de janeiro de 1866, o Tenente-Coronel Francisco Gomes de Freitas; desta data até 10 de abril de 1866, o Major João Carlos de Vilagran Cabrita; de 10 a 13 de abril de 1866, o Capitão Brasílio de Amorim Bezerra; de 13 de abril de 1866 a 10 de outubro de 1869, o Coronel Conrado Maria da Silva Bittencourt; de 10 de outubro a 23 de novembro de 1869, o Capitão Francisco Vilela de Castro; de 23 de novembro de 1869 até 31 de outubro de 1870, o Major Felício Paes Ribeiro.

Depois de mais de cinco anos de luta nos campos do Paraguai, onde se cobriu de muitos louros, tendo merecido do Imperador a Bandeira condecorada com a

Ordem do Cruzeiro, "O prêmio dos beneméritos", chegava ao seu antigo quartel o Batalhão de Engenheiros, a 30 de setembro de 1870."

DIVERSAS ORGANIZAÇÕES DO BATALHÃO

A organização primitiva do Batalhão de Engenheiros, que ele teve ao ser fundado, era de duas companhias, tendo cada uma delas um capitão e trinta e nove praças de pré.

Pelo Decreto n.º 3.470, de 22 de maio de 1865, o Batalhão foi reorganizado, sendo o número de companhias elevado a quatro. Essa reorganização foi motivada pela Guerra que o Brasil teve de sustentar contra o Paraguai, para a qual ele teria de marchar.

Pelo decreto acima referido, foram designados os oficiais que tinham de constituir o quadro do Batalhão. Esses oficiais foram tirados de diferentes corpos do Exército, sendo que alguns já se achavam servindo no Batalhão de Engenheiros. Eles não tinham, até aí, classificação efetiva no Batalhão, onde serviam no caráter de comissão.

Ao seguir para os campos do Paraguai, tinha o Batalhão os seguintes oficiais: Tenente-Coronel do Corpo de Estado-Maior de 1.ª Classe, Francisco Gomes de Freitas, Comandante; Major de Artilharia, João Carlos de Vilagran Cabrita, fiscal; Capitão do Corpo de Estado-Maior de 1.ª Classe, Agostinho Marques de Sá, comandante da 1.ª companhia; Capitães Brasílio de Amorim Bezerra, Conrado Maria da Silva Bittencourt e Luiz Henrique de Oliveira, comandantes, respectivamente, das 2.ª, 3.ª e 4.ª companhias; Tenentes Secundino Filofiano de Mello, José Ferreira da Costa, Antonio Tiburcio Ferreira de Souza, Rodrigo Luiz Baptista, Ataliba Manoel Fernandes; Alferes João Soares Neiva, Carlos Luiz Woolf, Pedro Guilherme Mayer, Francisco Antonio Carneiro da Cunha, Eudorio Emiliano de Carvalho; 2.º Tenente Albino Rosiers e Alferes-alunos Antonio José Maria Pêgo Junior, José Thomaz Carneiro da Cunha e Afonso Pires de Carvalho e Albuquerque.

A 18 de julho de 1867, foram criados, por ordem do Comandante-Chefe, Marquês de Caxias, mais duas companhias, uma de pontoneiros e outra de artífices. Destarte, ficou o Batalhão com seis companhias.

A 14 de novembro de 1870, tendo já regressado do Paraguai, foi ele reduzido a quatro companhias, sendo dissolvidas a 5.ª e a 6.ª.

PRINCIPAIS OCORRÊNCIAS DA VIDA DO BATALHÃO

Em virtude de Aviso da Secretaria da Guerra, de 23 de fevereiro de 1857, foi nomeado comandante do Batalhão o Tenente-Coronel do Corpo de Engenheiros Cristiano Pereira de Azevedo Coutinho, que a 3 de março do mesmo ano foi investido das respectivas funções.

Em Aviso Ministerial de 6 de julho de 1875, foi designado para assumir o comando interino o Major Antonio de Castro Viana, que o fez a 10 do mesmo mês e ano.

Por Decreto de 9 de maio de 1860, foi nomeado para comandar o Batalhão o Tenente-Coronel José Pedro Heitor, que assumiu a 9 do mesmo mês e ano.

Por Decreto n.º 3.644, de 1.º de maio de 1866, Sua Majestade o Imperador houve por bem distinguir o honroso procedimento do Batalhão, durante o combate da Ilha da Redenção, por ele sustentada e defendida contra o inimigo que tentou retomá-la e, por isso, lhe concedeu a insígnia de Cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro, para ser conduzida e conservada na haste de sua bandeira, enquanto subsistisse nas suas fileiras um dos oficiais ou praças que tivessem tomado parte na Campanha.

Ainda pelo mesmo decreto, Sua Majestade o Imperador deu ao Batalhão de Engenheiros uma bandeira, e foi assim que se lhe reconheceu e legalizou, oficialmente, o direito de usá-la, que, do contrário, o Batalhão não teria, visto como não lhe era extensiva a disposição da provisão de 11 de janeiro de 1853, que limitou tal honra aos corpos de duas ou mais companhias, organizadas pelo plano mandado executar pelo Decreto n.º 1.533, de

19 de abril de 1851, uma vez que ele foi organizado, muito posteriormente, pelo Decreto n.º 1.533, de 23 de janeiro de 1855.

A 13 de abril de 1866, o Major Conrado Maria da Silva Bittencourt assumiu o comando do Batalhão, no acampamento do Exército Imperial, junto ao Passo da Pátria, em virtude de nomeação feita pelo Sr. General Comandante do Exército em Operações.

A 29 de abril de 1866, o Batalhão acampou em Sant'Ana, junto ao Passo da Pátria.

A 22 de junho do mesmo ano, acampou em Tuiuti.

A 18 de julho de 1867, em Tuiuti, por ordem do General Comandante-Chefe do Exército em Operações, Marquês de Caxias, foram criadas mais duas companhias, uma de pontoneiros e uma de artífices, ficando assim elevado o número de companhias a seis.

Para comandar a de pontoneiros foi designado o 1.º Tenente Manoel Peixoto Cursino do Amarante e para a de artífices, o Tenente José Ferreira da Costa.

A 29 de agosto de 1867, o Batalhão acampou em Tuiu-Cuê. Nesse local, teve de executar na ala direita, vários trabalhos das posições avançadas. Trabalhou, sob as ordens do Tenente quartel-mestre Costallat, duas noites e três dias, sem o mínimo descanso, na construção de trincheiras.

A 12 de janeiro de 1868, seguiu um destacamento para Taji, comandado pelo Capitão Francisco Vilela de Castro Tavares.

A 11 de abril de 1868, o Batalhão acampou na vanguarda de Pare-Cuê.

A 16 de julho de 1868, o Batalhão, contando 15 oficiais e 160 praças, sob as ordens do respectivo comandante, foi dirigido e apresentado na contra-escarpa do fosso das fortificações de Humaitá, ao Visconde do Herval, tendo marchado para aquele ponto de honra, debaixo de uma chuva de projetis. Recebeu, aí, ordem para assaltar a trincheira inimiga, o que fez, com o Visconde do Herval, até o ponto em que foi possível chegar.

Nesse sanguinolento combate, o Batalhão cobriu-se de louros, conforme se vê da parte enviada pelo seu comandante ao Visconde do Herval e que aqui vai, na íntegra:

"Ilmo. e Exmo. Sr.:

Coube hoje a 170 do Batalhão de Engenheiros, sob o meu comando, a glória de ser louvado por Vossa Excia. além da escarpa do fosso das posições fortificadas de Humaitá, junto ao ângulo do grande mangrulho.

Avisado às três horas da madrugada, por um ajudante de ordens de V. Excia., para que tivesse o Batalhão pronto para o acompanhar a um ataque ao inimigo, mandei logo chegar à forma e tomar ferramenta; o que feito, participei a V. Excia. que me ordenou, seguisse a postar-me junto ao mangrulho da 2.ª Divisão de Cavalaria, onde, chegando, V. Excia me ordenou que dispuzesse o Batalhão para combater e transportar os meios de assalto, na ocasião de combate.

Ao romper do dia, mandando V. Excia. cessar o fogo da bateria da Esquadra, e tocar avançar, me ordenou, seguisse com o Batalhão de Infantaria.

Assim foi cumprida a ordem de V. Excia., fazendo acompanhar o Batalhão umas oito carretas com escadas, que encontrei em caminho. Ao chegar ao primeiro banhado, além da Bateria da Esquadra, rompeu a Artilharia inimiga contra nós, seu fogo de bala rasa e granada; e, quando chegávamos à trincheira avançada do inimigo, onde havia três pequenos fossos, que foram atravessados, já debaixo da metralha, fuzilaria e balas rasas, ordenei que o Batalhão avançasse a passo de carga, para assaltar a trincheira principal, porquanto o trem de escadas tinha ficado atrasado nos cinco banhados que passamos, e porque, com o auxílio das ferramentas que levava, me parecia poder abrir caminho, se alcançássemos galgar a espessa linha de abatises que guarnecia o parapeito, pelo lado de fora. A intrepidez de V. Excia., que se achava junto à vista da contra-escarpa do fosso, e a bravura dos poucos soldados que acompanhavam a V. Excia., fizeram calar os fogos de três peças de calibre 68, que se achavam a oito passos, em nossa frente.

Foi nesse lugar que logo apresentei-me a V. Excia., com o meu Batalhão, transpondo com ele o grande fosso, animando os soldados com "vivas": À Santa Religião, ao Imperador, à Nação Brasileira e a V. Excia.

O inimigo não pôde mais guarnecer as três peças, que ficavam à nossa frente, a despeito do vigoroso braço de um chefe paraguaio, que o fustigava com sua espada, porém uma outra peça de 68 que nos flanqueava pela direita, a umas doze braças, despejava com furor e atividade sua grossa metralha contra o Batalhão de Engenheiros, o 4.º e o 13.º de Infantaria, estando não ainda flanqueados pelo mesmo lado, por outros canhões que atiravam de ricochete, com bala rasa e metralha, e muita fuzilaria.

A presença do invicto General Visconde do Herval, ligado à sorte daqueles três batalhões, em tão perigosa situação, ordenava que um só homem brasileiro não arredasse dali um passo, sem sua ordem; contudo, era impossível àqueles já poucos bravos soldados, extenuados pelo cansaço e dizimados pela metralha, galgar aquela espessa e formidável linha de abatises e alto parapeito, debaixo de tão mortífero fogo de Artilharia, e mandando V. Excia. que retirássemos, foi cumprida sua ordem.

Achava-se V. Excia. a nosso lado e foi testemunha ocular de que os oficiais e os soldados do Batalhão de Engenheiros, que me glorio de comandar e que me acompanhavam, cumpriram sem distinção entre si, com a maior bravura, entusiasmo e sangue frio o seu dever".

A 1.º de agosto de 1868 recolheu-se ao Batalhão o Destacamento que se achava sob o comando do Capitão Benjamim Franklin de Albuquerque, com procedência de Araçá, onde se encontrava desde 1.º de maio do mesmo ano.

Esse destacamento foi empregado em abrir uma estrada comunicando as nossas forças com o Chaco, convenientemente coberta com entrincheiramentos. Ele abriu um grande canal na mesma estrada, dando passagem da lagoa Hierba para o rio Paraguai e levou a efeito a derrubada de grande extensão da mata, para o lado de Humaitá e, também, para cima, pela margem esquer-

da do Paraguai, serviço esse feito com grande sacrifício e executado dentro da água, em pleno inverno.

A 1.º de agosto de 1868, chegou ao conhecimento do Comandante do Batalhão a cópia da Parte dada ao Comandante das forças do Chaco pelo Capitão Inocêncio Galvão de Queiroz, comandante do destacamento do Batalhão naquele ponto, louvando o brilhante procedimento dos seus comandados que, ainda cansados do arrojado assalto ao Humaitá, no dia 16 de julho do mesmo ano, seguiram para outros trabalhos árduos e arriscados, no Chaco, onde tiveram ocasião de prestar relevantes serviços, em presença do inimigo. Tomaram parte no assalto do Chaco o Capitão Galvão, o 2.º Tenente Pedro de Mascarenhas Arouca, este no comando de 50 praças que abriram uma picada debaixo do fogo inimigo, e o Tenente Emilio Estacio Belmonty, nomeado para proteger, com outras 50 praças do Batalhão, uma divisão de canhões de montanha, que fora mandada para bater o inimigo.

Igualmente tomou parte o Capitão comandante da Companhia de Pontoneiros Manoel Peixoto Cursino do Amarante, que, findo o assalto, se recolheu ferido ao acampamento, havendo dado o mais edificante exemplo aos seus comandados, na guarnição das Chalangas, onde, com valor e arrojo, foram as referidas embarcações aos lugares de maior perigo, até darem combate ao inimigo, que tentava uma invasão. Registrou-se, infelizmente, nesse combate, a morte do bravo Soldado Augusto Antonio Machado, que, por seus serviços anteriores, já havia sido distinguido, por S. M. o Imperador, com o hábito da Ordem da Cruz de Cristo.

A 5 de outubro de 1868, o Batalhão acampou em Las Palmas.

A 22 de novembro estavam suas barracas no Chaco, junto à ponte do Desengano.

A 17 de dezembro acampou em Vileta. A 7 de maio de 1869, em Luque. A 24 de maio, em Itaguá. A 13 de julho, em Pirairu. A 10 de outubro, assumiu, interinamente, o comando do Batalhão o Major Francisco Vilela

de Castro, por haver o então comandante Coronel Conrado Bittencourt obtido 3 meses de licença para ir à Corte do Império.

A 8 de novembro, ainda de 1869, o Batalhão acampou em S. Izidro. Nessa mesma data, assumiu o comando interino o Major Felício Pais Ribeiro, em virtude de ter o Major Vilela obtido licença de Sua Alteza para regressar à Corte do Império.

A 15 de dezembro de 1869 o Batalhão acampou junto à margem do rio Corrientes.

A 25 de dezembro, acampou junto ao arroio Carimbataí.

A 31 de dezembro, junto à Vila de Curuguati.

A 25 de abril de 1870, na Vila do Rosário.

A 5 de maio, foi criada, provisoriamente, a banda de música do Batalhão de Engenheiros, na maior parte constituída por praças que compunham a banda de música da Escola Militar da Corte do Império.

A 28 de abril de 1870, acampou em Humaitá.

A 30 de setembro do mesmo ano, regressou à Capital do Império, onde se alojou em S. Cristóvão, no Estabelecimento do Curtume.

A 31 de outubro, assumiu o comando interino o Coronel Conrado Maria da Silva Bittencourt, que esteve, sem interrupção na Campanha, desde a margem esquerda do Paraná, em 13 de abril de 1866 até 11 de outubro de 1869, em Itaburuí, nas Cordilheiras.

30 NOSSA ENGENHARIA NASCEU NA GUERRA

AS ADAPTAÇÕES SUCESSIVAS

Já vimos que a nossa Engenharia, como Arma, iria resultar da irmanação nas lutas e no trabalho, do antigo Corpo de Engenheiros e do Batalhão de Engenheiros, como unidade combatente, do começo ao fim durante os cinco anos da Guerra do Paraguai. Faltavam-nos, antes disso, a experiência e as duras provas de uma grande guerra travada, por tanto tempo, e contra um inimigo obstinado e destemido, cujo território, coberto pelo obstáculo de rios largos e profundos, iríamos penetrar, a bem dizer, no escuro, sem conhecê-lo, sem dispor de cartas e sem elementos para avaliar as reações do nosso adversário.

A Engenharia não tinha apenas a missão de apoiar o Exército, assegurando-lhe o deslocamento até as barrancas do rio Paraná, para, depois, improvisar, por meios técnicos, a travessia do rio e, no curso das operações, o apoio para transpor os obstáculos, naturais ou artificiais, que nos barrassem o caminho. Foi essa, como vimos, a grande missão cumprida pelas Comissões de Engenheiros e pelo Batalhão de Engenheiros, ao longo de toda a guerra, numa permanente improvisação de recursos, em que os próprios chefes, ao mesmo tempo que mediam as dificuldades e a importância, às vezes decisivas, dos obstáculos a transpor, ganhavam consciência do papel dos engenheiros, admirando-lhes a bravura, além de acatá-los como conselheiros técnicos, quando se tratava de tomar as grandes decisões. Havia, porém, os problemas logísti-

cos e o da sincronização dos Transportes, inclusive fluvias, com as aprovações táticas.

Pouco importava considerar as diferenças da preparação profissional entre os técnicos e os combatentes, e que o Batalhão de Engenheiros pertencesse, então, à Arma de Artilharia. Tornava-se claro, pela própria experiência, que as Grandes Unidades não podiam prescindir do apoio da Engenharia, com os seus meios próprios e a sua capacidade especializada para resolver certos tipos de problemas, muitas vezes vitais, para o êxito da manobra das outras Armas combatentes, que eram apenas três. A Guerra do Paraguai mostrou aos nossos chefes que elas deviam ser completadas com a Engenharia, como quarta Arma que, na verdade, já ficava cada vez mais presente no campo de batalha, onde as suas intervenções eram constantemente solicitadas, quando se tratava de assegurar o deslocamento das colunas, garantir o dispositivo de defesa, abrir estradas para o desbordamento das posições inimigas ou o apoio técnico para investir as suas fortificações.

As missões da Engenharia se repartiam, para isso, entre as subunidades do Batalhão. E essa compartimentação, feita de acordo com a natureza dos encargos, caracterizava e definia as missões das companhias, que eram, na verdade, idênticas às dos exércitos europeus: os famosos pontoneiros e os sapadores. Essa era a Engenharia operativa; mas havia, paralelamente, atuando junto ao Comando das Grandes Unidades, as Comissões de Engenheiros, incumbidas, antes e depois das operações, dos reconhecimentos, dos projetos e da direção de empreendimentos que, como sabemos, deram grande relevo à Engenharia na Guerra do Paraguai, a começar pelo Plano de Transposição do rio Paraná e pela arrojada e audaciosa abertura da estrada do Chaco.

Os diferentes aspectos da Guerra, focalizados neste livro, mostram como essas missões irmanavam os engenheiros, os do Batalhão e os das Comissões, na estreita ligação que mantinham, em campanha, pelas afinidades e a interligação dos serviços, que não eram, aliás, rigidamente distribuídos. Além de tudo, não havia, antes da guerra, elementos para fazê-lo, tendo em conta o aforis-

ma militar muito em voga na época: "quem dá a missão, dá os meios para cumpri-la". Ora, antes da guerra, quando a engenharia toda era normalmente empregada em trabalhos de construção civil, de interesse nacional, extremamente variável, não havia como estabelecer uma dotação orgânica de material de emprego permanente.

Faltava, além disso, pela inexperiência, a compreensão do papel da cadeia logística, desdobrada para a retaguarda, para o suprimento, a substituição e a recuperação dos materiais, inclusive o material de Engenharia, que não dispunha do respectivo serviço, o que levava o Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, Chefe da Comissão de Engenheiros, a reunir previamente os meios disponíveis, por compra, requisição ou aproveitamento dos recursos locais, para constituir os depósitos de suprimento necessários às operações planejadas.

Vê-se, pois, como a Engenharia vai adquirindo, por imposição dos problemas, um tipo, ainda experimental, do processo de estocar recursos, da sua organização como serviço provedor. É bem verdade que, naquela época, o material de Engenharia era ainda extremamente simples. Estávamos longe dos modernos equipamentos técnicos, das máquinas de terraplenagem, dos compressores de ar e dos modelos de equipagem de pontes altamente sofisticados. No Paraguai, a Engenharia lutou, até o fim da campanha, com os chamados meios de fortuna. Basta ler a narração de Dionísio Cerqueira, como testemunha da operação de investimento da praça de Peribebuí, na região das Cordilheiras (agosto de 1869): "Dominávamos completamente a posição inimiga. Todo o exército do Príncipe cercou-a, ao romper do sol. O Batalhão de Engenheiros devia avançar com pranchas e fardos de alfafa para saltar ou entupir os fossos, e galgar os parapeitos".

E mais adiante, descrevendo o assalto, Dionísio Cerqueira presta, mais uma vez, o seu entusiástico depoimento sobre a bravura do Batalhão de Engenheiros: "Os rapazes do Batalhão de Engenheiros portaram-se, como sempre, bravamente. Era a primeira vez que entrava com eles em combate, e confesso que o Olímpio da Silveira, o Arouca, o Panasco, o Alvaro Pereira, o Firmino Pires e

muitos outros honrariam as fileiras do corpo mais aguerrido, até mesmo do glorioso Dezesseis (o de Tibúrcio)."

O que se observa, do início ao fim da guerra, é que a Engenharia, tanto a do Batalhão como a do Corpo de Engenheiros, foi moldando a sua organização e ganhando o sentido objetivo das suas missões no contato com a realidade e as suas imposições, variáveis para cada fase.

A Arma de Cabrita ainda não tinha tradições guerreiras, nem no nosso nem nos grandes Exércitos, porque o seu papel principal, nem sempre devidamente exaltado pela literatura militar, está no trabalho que ela realiza em apoio das outras Armas, em todas as circunstâncias, ao passo que as grandes vitórias, as batalhas mais decantadas e os principais feitos de guerra são marcados, na história, principalmente nos seus lances épicos, heróicos e constantemente repetidos através dos tempos, nas páginas da literatura militar.

A guerra, vista por dentro, no testemunho dos seus participantes, realça outros valores, descobre outros tipos de abnegação e de heroísmo e consagra o papel anônimo dos que, embora também obreiros da vitória, não figuram na linha de frente, nos momentos decisivos.

Esse era o traço característico da atuação dos homens da Engenharia, como Arma do trabalho, para quem se aprofunda na literatura da sua história, em todas as guerras. No Paraguai iríamos aprender e admirar o seu papel na organização do terreno, no aumento da capacidade do dispositivo defensivo, quando se tratava de deter o ímpeto ofensivo do inimigo, como, também, a intrepidez dos nossos sapadores, com os seus recursos ainda rudimentares, no assalto às posições inimigas, transpondo-lhes os valados, com o mesmo destemor das primeiras tropas de assalto, como vimos na descrição de Dionísio Cerqueira.

Do mesmo modo, admiravam os combatentes das outras Armas o trabalho dos nossos pontoneiros, na dura porfia, sem descanso, para vencer o obstáculo dos rios e assegurar a passagem das tropas e das cargas, dando mobilidade às colunas, apesar do esforço que tais missões representavam naquele período ainda experimental da

Engenharia de Combate, que se iniciava na guerra de movimento, arcando com a penúria do equipamento e com o trabalho penoso de explorar e aparelhar os recursos locais nas vizinhanças do Teatro de Operações.

Naquele tempo, os trabalhos de terraplenagem, a abertura de sapas e trincheiras, como todos os tipos de movimento de terra, eram feitos pelos sapadores com o auxílio da ferramenta tradicional, como pás, picaretas e enxadas, de difícil reaprovisionamento, o que exigia o maior controle na distribuição e no recolhimento, como ato obrigatório de serviço. Tratava-se, naquelas circunstâncias, de material precioso. As equipes de trabalho não podiam extraviá-lo.

Explica-se, assim, a severidade com que os Comandantes da Engenharia fiscalizavam o emprego da ferramenta de sapa, o que despertava comentários chistosos dos oficiais das Armas, como foi o caso dos versos do bravo Tenente de Artilharia Benjamim Franklin de Albuquerque Lima, troçando de Conrado Bittencourt. Ele terminava com esta chave: "Pás, enxadas, machados, picaretas", o que provocou a resposta do Comandante do Batalhão de Engenheiros, no mesmo diapasão: "Bombas, balas, granadas, lanternetas". E esse duelo em versos, narrado por Dionísio Cerqueira, continuou com a sátira:

"Mas ... cesse tudo. O Conrado
Da grandeza toca a meta.
Grande mártir, desvelado,
Da enxada e picareta,

Merece um trono de louros
Pelos trabalhos que enceta.
Suas glórias dos vindouros
Passa a fama na corneta

Quando, a dezoito de julho,
Mil bombas eram lançadas,
E, na força do barulho
As pistolas e as espadas

Brigavam com as baionetas;
O herói, de mãos alçadas,
Procurava as picaretas,
E recontava as enxadas".

Mesmo com os meios rudimentares de que se dispunha, reforçados pela exploração dos recursos locais, os trabalhos da Engenharia eram solicitados para as mais diversas missões, desde simples mão-de-obra, até mesmo para as mudanças de posição da Artilharia, o que faria de Conrado Bittencourt e Mallet dois amigos inseparáveis, até os grandes problemas de organização defensiva, de abordagem dos redutos inimigos e da transposição de rios.

Foi essa ampliação de frentes de trabalho que fez passarem de seis para oito o número de Companhias do Batalhão de Engenheiros, e motivou a organização transitória de um outro Batalhão de Engenheiros voluntários e do Corpo de Pontoneiros, unidades que desapareceriam com a desmobilização.

Foi assim, durante os cinco anos da Guerra do Paraguai, que os Chefes militares ganharam consciência do quanto a nossa vitória ficou devendo à Engenharia, tanto em apoio técnico, valioso e imprescindível, quanto na sua participação no combate, em apoio às outras Armas. Entrava, então, o Exército num estágio novo da sua história. Era preciso reorganizá-lo. A partir daí, a Engenharia passou a ter diferentes estruturas básicas, já inspiradas na experiência brasileira e na evolução dos outros Exércitos.

A verdade é que, como estamos vendo, a verdadeira história da Engenharia, na Guerra do Paraguai, foi feita pelo valor dos seus homens, os técnicos e os combatentes, os das Comissões de Engenheiros e os do Batalhão de Engenheiros, pelos conhecimentos e pelo valor próprio que eles possuíam, muito mais do que pela pequena expressão dos recursos materiais especializados de que dispunha o Exército.

Eles lograram superar a deficiência de meios, improvisando soluções e recursos, com a própria capacidade profissional e a experiência, de modo a adquirir, progressivamente, o modelo imposto pela sua própria atuação, nas diferentes circunstâncias da guerra, da qual retornariam, com os seus nomes consagrados, os engenheiros e os oficiais combatentes do Batalhão de Engenheiros, como irmãos da mesma Arma de Engenharia, conscientes dos seus deveres para com a Nação, tanto nos

grandes empreendimentos de tempo de paz, para o desenvolvimento do Brasil, como no caso de guerra, levando em conta, na nova organização, o que aprendemos por nós mesmos e fora consignado nos documentos oficiais.

Era essa a nossa Engenharia, desde o tempo de Vilagran Cabrita até o regresso do Paraguai, tornando-se mais fácil avaliar os seus feitos através do que fizeram na guerra os numerosos oficiais nominalmente citados, nas ordens do dia, a partir da passagem do rio Paraná até a Campanha das Cordilheiras.

Foi o que mostrou o General Leitão de Carvalho, em conferência feita no Clube de Engenharia, em 1938, sobre o "Perfil Militar do Marechal Jardim", grande colaborador do Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, na Comissão de Engenheiros, que tantos e tão notáveis serviços prestou ao General Osório, no início da Campanha. Nela figuravam, além do Tenente Jerônimo Jardim, os Majores José Maria de Alencastro e Luiz Fernandes de Sampaio, o Capitão José Tomé Salgado e os Tenentes Manoel Inácio Carneiro da Fontoura e Bernardino de Sena Madureira, figuras que, depois da guerra, tanto honraram a Engenharia brasileira.

São nomes notáveis, que bem podem caracterizar, no campo dos trabalhos técnicos, a nossa Engenharia do tempo de Vilagran Cabrita, o herói e martir da Ilha da Redenção. Através dos relatórios dos Ministros da Guerra do Império e dos documentos dos comandos em operações, podemos observar a multiplicidade e a diversificação do emprego da Engenharia, ainda não como Arma, porém na sua presença constante em comissões técnicas ou frações de tropa, em todas as frentes. O próprio Batalhão, ora dividido em duas alas, ora distribuindo as suas companhias, estava sempre operando em apoio às unidades das Armas, ao passo que os oficiais das Comissões de Engenheiros, atuando junto aos comandos, improvisavam o serviço de levantamento de cartas, incumbiam-se dos reconhecimentos e dos projetos técnicos e atendiam a todas as requisições de serviços. Assim se iria moldando, na guerra, o papel da Engenharia no quadro dos diferentes tipos de operações.

Já mostramos que as três grandes figuras que simbolizam a nossa Engenharia na Guerra do Paraguai foram: Vilagran Cabrita, o heróico e bravo Comandante do Batalhão de Engenheiros; José Carlos de Carvalho, o notável Chefe da Comissão de Engenheiros do General Osório; e Conrado Bittencourt, o substituto de Cabrita, a quem coube conduzir o Batalhão de Engenheiros, desde a Ilha da Redenção até o fim da Guerra. A verdade é, porém, que se torna difícil reunir, em síntese, sem o risco de omissões importantes, os múltiplos aspectos da atuação da Engenharia na guerra, sendo preferível fixá-los, em traços rápidos, transcrevendo aqui, para a posteridade, algumas referências constantes dos livros quartel-mestres do Batalhão de Engenheiros, por nós copiados, antes da lamentável ocorrência que destruiu o antigo arquivo do Exército, em 1927, ao tempo em que costumávamos freqüentá-lo.

NOMES GLORIOSOS DO BATALHÃO DE ENGENHEIROS

Como já mostramos, os documentos de maior importância para a elaboração da História da Arma de Engenharia, como os próprios volumes dos antigos livros quartel-mestres, nos quais se escrituravam as ordens do dia, foram sacrificados em grande parte, por sinistros ou por desídia, antes mesmo que o Exército começasse a encarar o assunto com a importância que lhe é devida, para o fim de resguardar os elementos básicos da sua história.

Nós mesmos participamos, ainda em 1927, do grande esforço que então se fazia, para esse objetivo, no 1.º Batalhão de Engenharia, onde iniciávamos a carreira militar. Foi quando anotamos, ao longo da leitura dos boletins originais, de que ainda se dispunha, as referências à atuação que tiveram no Paraguai alguns oficiais do Batalhão de Engenheiros, entre os mais destacados, precisamente para o fim de preservar-lhes a memória.

Os documentos disponíveis já não nos permitiam o levantamento completo de toda a duração da guerra, mas nos pareceu que o importante era publicar, para o futuro, os dados, em boa hora recolhidos, como fazemos na pequena relação que se segue, com os cinco oficiais do Batalhão mais referidos na documentação lida:

1. *Major Brazilio de Amorim Bezerra*

Em fevereiro de 1868, fazendo parte do Exército de Caxias, figurou no ataque e tomada de Estabelecimento, junto de Humaitá, cujas fortificações fez arrasar no dia 20, "tendo concorrido para que as Armas Imperiais se cobrissem de glórias". Foi encarregado das obras avançadas em frente às fortificações do Passo do Pocu, em cujo arrasamento tomou parte, sendo em seguida designado para acompanhar uma Bda de Cavalaria, com a missão de abrir caminho, através das referidas fortificações, para Curupaiti; construiu, com uma ala sob o seu comando, a linha de contravalação no flanco esquerdo de Humaitá. Destacou para o Chaco, a 5 de maio de 68, assistindo ao combate do dia 8, "depois de ferido gravemente no olho direito, por estilhaço de metralha, do Monitor Rio Grande".

2. *Capitão Benjamim Franklin de Albuquerque Lima*

Foi o encarregado de abrir a comunicação de Estabelecimento para o Chaco, construindo uma estrada coberta e um canal. Fez parte da vanguarda que sitiou Humaitá, desde 5 de maio até 25 de julho de 68. Foi elogiado "pela dedicação, persistência e boa vontade com que se empregou, com o contingente sob o seu Cmdo, nos árduos e penosos trabalhos nos albardões de Araçá, ligando-o, por estivas, abrindo caminho direto para o Chaco, por meio de uma estrada coberta por fortificações, e um canal navegável, e fazendo grande derrubada de árvores, serviço executado dentro d'água, na estação invernosa, ajudando, além disso, a Infantaria, na segurança daquele perigoso ponto.

Tomou parte no reconhecimento, à viva força, de Angustura, e no combate que se seguiu, contra as fortificações avançadas, que foram tomadas pelo Batalhão. Estabeleceu a ligação, no Chaco, a 10 Out 68, para garantir a conservação da estrada estratégica do Chaco. Seguiu de Assunção, com a ala esquerda do Btl, para Juqueri, a 9 Mar 69, "a fim de reconstruir uma ponte queimada pelo inimigo, repelindo, nesse mesmo dia, com fuzilaria, a força paraguaia que veio de vagões armados com um canhão, para o reconhecimento.

A frente das colunas de ataque, fez parte das primeiras tropas que assaltaram e tomaram, à viva força, a praça de Peribebuí, a 12 Jul 69, abrindo brecha para a passagem das tropas combatentes ao inimigo, até dentro da povoação, conduzindo-se com bravura, sendo dos primeiros que assaltaram as trincheiras. Foi, depois, encarregado de arrasar as obras de fortificação da praça.

A 5 Out 69, passou para a margem esquerda do rio Paraguai, junto a Rosário, marchando para o arroio Capivari, com a vanguarda do Exército, para abrir comunicação com as forças estacionadas em S. Joaquim".

3. *Capitão Inocêncio Galvão de Queiroz*

Tomou parte saliente nas ações de Passo Pocu. Em Humaitá, apesar de doente, "teve heróica e brilhante conduta, avançando sobre as trincheiras inimigas, com galhardia e denodo", sendo elogiado, também, "pela maneira distinta e honrosa por que se houve na direção do Destacamento do seu comando, por ocasião de desempenhar os árduos e arriscados trabalhos no Chaco, prestando relevantes serviços, em presença do inimigo".

Foi, também, elogiado pelo Comando-Chefe, "pelo empenho, valor e dedicação com que trabalhou no sítio à força inimiga que se achava refugiada no Chaco, concorrendo para o bom êxito da operação". Em Timbó, foi encarregado de arrasar as obras de fortificação do inimigo e embarcar a Artilharia por ele deixada. Tomou parte ativa no combate de Angustura. Seguiu com a Vanguarda do Exército, no reconhecimento da margem

esquerda do Piquiciri, feito debaixo de fogo inimigo; atravessou o rio Paraguai, para o Chaco, onde foi concluir os trabalhos da estrada estratégica, para contornar a posição de Angustura e construir um fortim, para defendê-la.

Repassou o rio Paraguai, para S. Antonio. Entrou no combate da ponte de Itororó, a 6 de dezembro de 68, e a 11, na batalha junto ao arroio Avaí, até a completa derrota do inimigo. A 18 Jan 69, por ordem do QG, foi encarregado das obras do Hospital Militar, em Assunção. Seguiu, depois, para Luque. Foi elogiado pelo empenho com que a 22 (maio de 69) trabalhou sem descanso, desde as 3 horas da madrugada até às 7 da noite, já na marcha de Luque até Patinho-Cuê, já na construção de uma ponte sobre um tremedal que impediria a passagem do Exército no dia seguinte, se não fossem empregados os seus esforços, a despeito da grande chuva que caía durante o tempo de serviço.

A 15 de maio de 69, foi nomeado engenheiro fiscal da Estrada de Ferro de Assunção. Na fase inicial da campanha, constam, ainda, dos seus assentamentos, referências que caracterizam a atuação da nossa Engenharia, no período de movimento:

"Sendo 2.º Tenente do Corpo de Engenheiros, embarcou no Rio, com destino ao Exército, a 21 de maio de 65. Apresentou-se em S. Francisco, no Estado Oriental, a 1.º de junho de 65, sendo nomeado membro da Comissão de Engenheiros.

Com o Exército, atravessou o rio Uruguai, passou a província de Entre-Rios, como encarregado do itinerário. Acampou pelas províncias de Entre-Rios e Corrientes, durante a marcha, coadjuvando os trabalhos de passagem dos rios Mocoretá, Corrientes, Bateli e Santa Lúcia. Tomou parte nos trabalhos de fortificação da ilha fronteira ao forte de Itapiru, fazendo parte da sua guarnição durante toda a ocupação. Dirigiu os bombardeios feitos pelas mesmas, como Cmt da Bia de Morteiros, a 17 de abril. Acampou no forte de Itapiru, com o Exército, a 18 de abril de 66."

4. 1.º *Tenente Manoel Cursino do Amarante*

Era, em 1927, o Patrono da Cia de Pontoneiros do nosso antigo 1.º BE. Atuou, durante a guerra, nas fileiras do Btl, salientando-se no Passo Pocu, em Curupaiti, e, particularmente, no Chaco, no combate de 8 de maio de 68, onde comandou a "força de engenheiros, portando-se com a coragem, discrição e inteligência que lhe são habituais". Foi o organizador, no "Estabelecimento", do trem de pontes do Exército. Lutou em Pare-Cuê. A 1.º de agosto de 68, foi gravemente ferido no Chaco, sendo louvado "pelos relevantes serviços que tem prestado ao Exército, principalmente como Cmt da Cia de Pontoneiros, nos últimos combates (Ordem do Dia regimental n.º 44, de 11 Ago 68) no Chaco, portando-se com o maior valor, zelo e inteligência, dando por tal forma, a seus camaradas, os mais eficientes exemplos". Deixou o Cmdo da 6.ª Cia a 16 Ago 68, indo para Humaitá, de onde regressou à Corte, sendo nomeado para a Comissão de Engenheiros.

5. 1.º *Tenente Pedro de Mascarenhas Arouca*

Ao tempo do antigo 1.º Batalhão de Engenharia, transformado, depois, no Batalhão Vilagran Cabrita, era o Patrono da 1.ª Companhia de Sapadores Mineiros, como homenagem à sua atuação na Guerra do Paraguai.

Durante toda essa Campanha, pertenceu à Companhia de Sapadores, do primitivo Batalhão de Engenheiros. No período de movimento da guerra, tomou parte, como comandante de um contingente, no ataque e na tomada de Estabelecimento, junto à Humaitá, cujas fortificações foram arrasadas a 20 de fevereiro de 1868. Recolheu-se, depois, ao acampamento de Tuiu-Cuê, de onde seguiu para as operações no Passo Pocu, sendo elogiado pela sua ação no reconhecimento feito sobre as suas fortificações. Ficou, em seguida, em serviço, no Parque Geral de Artilharia. Tomou parte, com as primeiras tropas, no reconhecimento de Humaitá, a 16 de julho de 1868, "combatendo o inimigo e assaltando as

obras avançadas, indo até o fosso principal, onde recebeu cinco contusões por metralha, tendo especial menção pela heróica e brilhante conduta".

Tomou parte no combate de 26 de julho de 1868, no Chaco, tendo especial menção na Ordem do Dia regimental n.º 44, pela brilhante conduta naquele combate, mostrando valor e entusiasmo, no comando de 50 praças do Batalhão, que abriram uma picada debaixo de incessante fogo inimigo. Foi elogiado, com especial menção, pelo Comandante-Chefe (Ordem do Dia n.º 240) "pelo empenho, calor e dedicação com que trabalhou no sítio à força inimiga, que se achava refugiada no Chaco, concorrendo para o bom êxito da operação".

Deslocou-se, depois, para Humaitá, marchando com o 3.º Corpo de Exército, com destino a Assunção.

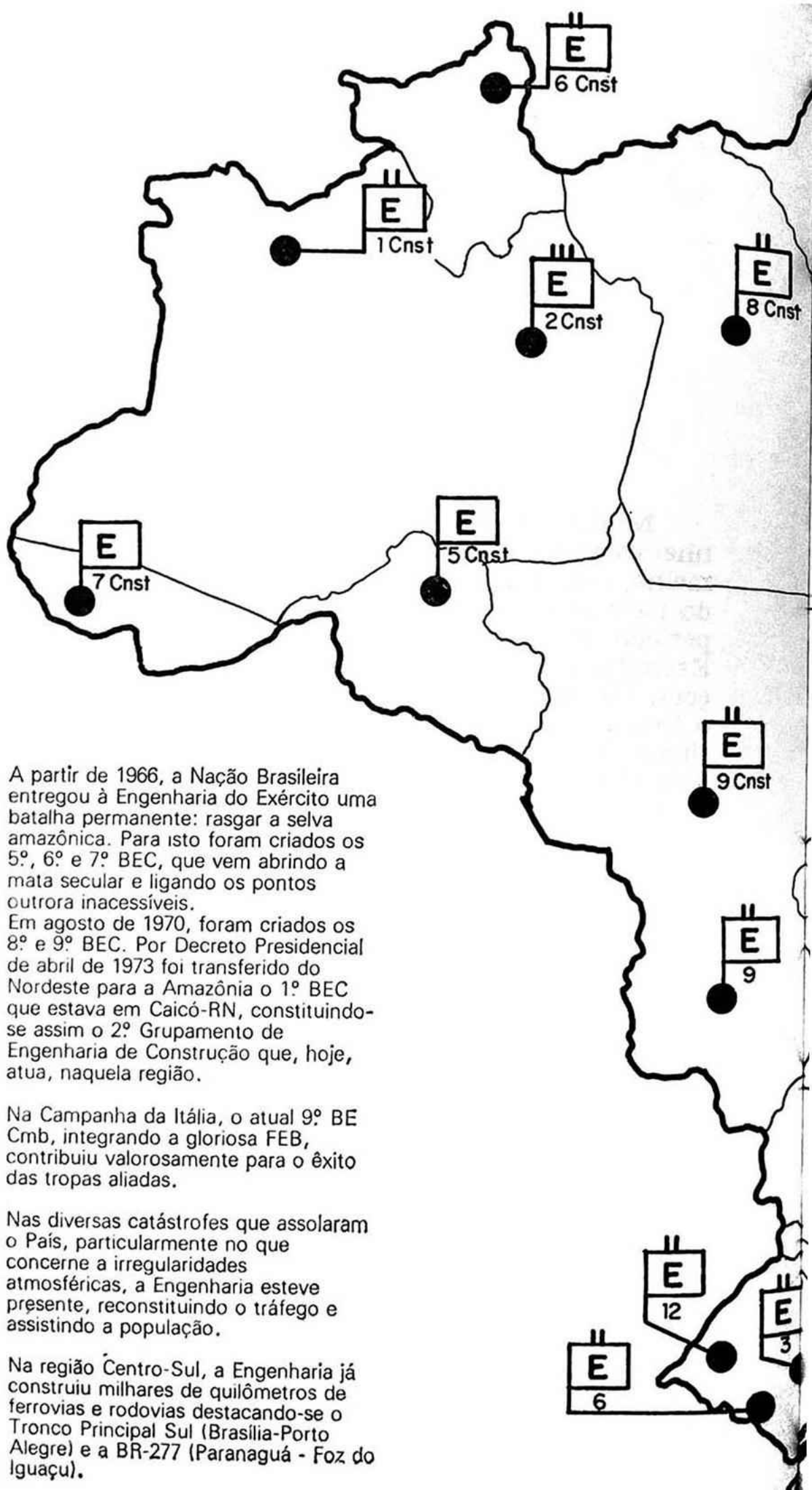
Morreu gloriosamente, fulminado por uma bala inimiga, que o atingiu no meio da testa, como descreve Dionísio Cerqueira, que o acompanhou num ataque a baterias inimigas, com praças de 16.º BC, quando as nossas vanguardas iam no encalço dos paraguaios.

31 OS NOVOS RUMOS DA ENGENHARIA

No dia 6 de novembro de 1870, o Batalhão de Engenheiros voltava ao seu aquartelamento, na Praia Vermelha, depois de haver lutado mais de 5 anos na Guerra do Paraguai. O quadro político do Império entrava num período muito agitado pela turbulência política. O Exército, glorificado com a vitória no Teatro de Operações, foi recebido com entusiasmo e aplausos por todo o Brasil, mas não tardaria a perder a motivação profissional da guerra, ao mesmo tempo que era envolvido pela efervescência do clima interno do País. O prestígio do trono, como a saúde do Imperador, entrava em declínio. Foi no ano do Manifesto Republicano, publicado no primeiro número do jornal *A República,* órgão representativo do movimento que ganhava as ruas.

Logo depois da guerra, como se sabe, os ideais republicanos empolgaram o povo brasileiro, despertando o entusiasmo da juventude militar e de velhos chefes, destacando-se, entre eles, na proclamação e na organização do Governo Provisório da República, os nomes de Deodoro da Fonseca e Floriano Peixoto, que haviam pertencido, em épocas diferentes, ao Batalhão de Engenheiros.

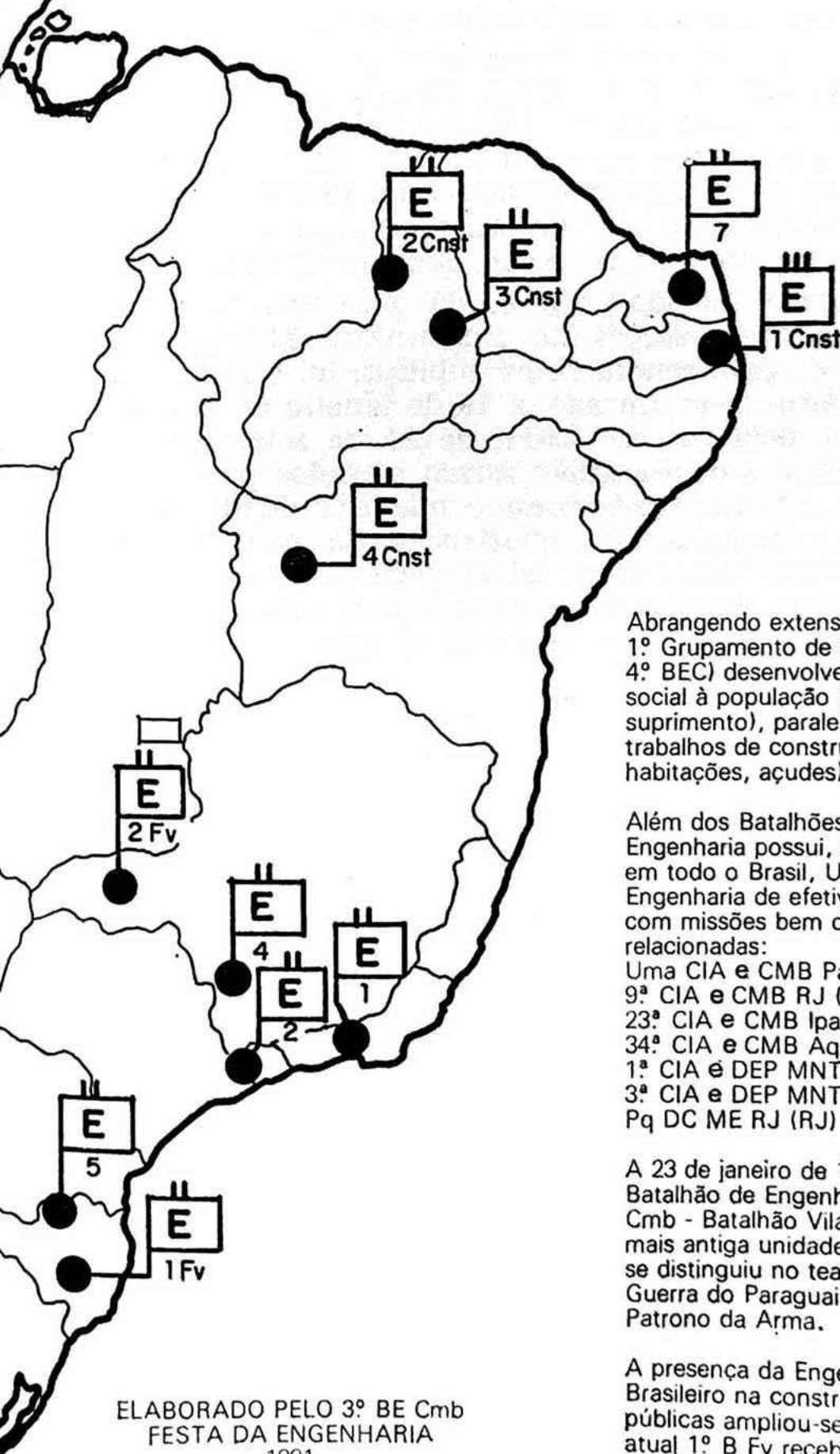
O ambiente nacional não era propício para que o Exército pudesse tirar proveito da experiência da guerra, através da necessária reformulação da sua estrutura, sobretudo no plano do Ensino Militar, ainda muito voltado para os assuntos teóricos, matemáticos e filosóficos.

Quanto à Engenharia, porém, os seus grandes valores foram logo aproveitados pelo Imperador nos nume-

A partir de 1966, a Nação Brasileira entregou à Engenharia do Exército uma batalha permanente: rasgar a selva amazônica. Para isto foram criados os 5º, 6º e 7º BEC, que vem abrindo a mata secular e ligando os pontos outrora inacessíveis.
Em agosto de 1970, foram criados os 8º e 9º BEC. Por Decreto Presidencial de abril de 1973 foi transferido do Nordeste para a Amazônia o 1º BEC que estava em Caicó-RN, constituindo-se assim o 2º Grupamento de Engenharia de Construção que, hoje, atua, naquela região.

Na Campanha da Itália, o atual 9º BE Cmb, integrando a gloriosa FEB, contribuiu valorosamente para o êxito das tropas aliadas.

Nas diversas catástrofes que assolaram o País, particularmente no que concerne a irregularidades atmosféricas, a Engenharia esteve presente, reconstituindo o tráfego e assistindo a população.

Na região Centro-Sul, a Engenharia já construiu milhares de quilômetros de ferrovias e rodovias destacando-se o Tronco Principal Sul (Brasília-Porto Alegre) e a BR-277 (Paranaguá - Foz do Iguaçu).

O Brasil e a Arma de Engenharia

Abrangendo extensa área nordestina, o 1º Grupamento de Engenharia (2º, 3º e 4º BEC) desenvolve intensa assistência social à população (saúde, educação, suprimento), paralelamente aos trabalhos de construção (estradas, habitações, açudes).

Além dos Batalhões, a Arma de Engenharia possui, também distribuídas em todo o Brasil, Unidades de Engenharia de efetivos mais reduzidos e com missões bem definidas, abaixo relacionadas:

Uma CIA e CMB Para-quedistas (RJ)
9ª CIA e CMB RJ (RJ)
23ª CIA e CMB Ipameri (GO)
34ª CIA e CMB Aquidauana (MS)
1ª CIA e DEP MNT Manaus (AM)
3ª CIA e DEP MNT Morretes (RS)
Pq DC ME RJ (RJ)

A 23 de janeiro de 1855, foi criado o 1º Batalhão de Engenheiros, atual 1º BE Cmb - Batalhão Vilagran Cabrita - e a mais antiga unidade de Engenharia, que se distinguiu no teatro de operações da Guerra do Paraguai sob o comando do Patrono da Arma.

A presença da Engenharia do Exército Brasileiro na construção de obras públicas ampliou-se em 1889, quando o atual 1º B Fv recebeu a missão de construir 147 km de ferrovia no sul do País.

rosos empreendimentos reclamados pelo desenvolvimento nacional. Até então, era a Escola Central do Exército o único estabelecimento de formação de engenheiros, embora já houvesse a idéia da separação entre os Cursos militares e civis, proposta, desde 1858, pelo Ministro da Guerra Jerônimo Coelho, como consta do respectivo relatório. E foi assim que, de 1873 a 1874, a nossa Engenharia Civil passou a preparar os seus próprios engenheiros, com a transferência da Escola Central para o Ministério do Império e a sua transformação em Escola Politécnica, por Decreto n.º 5.600, de 25 de abril de 1874.

No mesmo sentido, isto é, da participação mais intensa das organizações da Engenharia Militar nos programas de empreendimentos públicos, foi o Batalhão de Engenheiros reorganizado, a 19 de janeiro de 1878 e, logo depois, pela Lei n.º 2.911, de 21 de setembro de 1880, os efetivos do Batalhão foram elevados para oito companhias, ficando estabelecido que a unidade seria empregada, "também, na construção de estradas de ferro, de linhas telegráficas estratégicas e outros trabalhos de engenharia pertencentes ao Estado, sob a direção dos oficiais dos corpos científicos, que o Governo designar".

A partir daí, a Engenharia brasileira passaria a ser predominantemente civil, para atender ao impulso que tomavam as empresas privadas, conservando-se a Engenharia do Exército nas missões de complementaridade e pioneirismo do interesse do Estado, sobretudo na construção dos eixos estratégicos ferroviários, nas linhas telegráficas, nas fortificações permanentes e nos trabalhos de mapeamento do território.

Essa tradição, que a Engenharia do Exército herdara da organização colonial, foi mantida através dos tempos, mas a verdade é que a nossa organização militar perdeu muito com os acontecimentos políticos e as lutas partidárias que influenciaram a nossa mentalidade profissional nos últimos tempos do Império e nos primeiros da República. Depois disso, em 1908, superados esses problemas, viria a Lei n.º 1.860, de 4 de janeiro de 1908, de acordo com a qual a Engenharia do Exército passou a contar com o efetivo de 5 batalhões a 4 companhias.

Era, como se vê, a criação da Arma de Engenharia, estabelecida pelo Decreto n.º 6.971, de 4 de janeiro de 1908, revivendo as glórias e a experiência da Guerra do Paraguai, que se conservavam, como tradição latente, ao longo dos sucessos políticos em que o Brasil, dominado pelo espírito dos seus grandes valores, formados nas duas famosas escolas de Direito, a do Recife e a de São Paulo, estava à procura do seu modelo de organização política, ao passo que se marginalizava, por deficiência da cultura nacional, nos outros campos, a própria organização da economia e do desenvolvimento do País, principalmente nos problemas técnicos, ainda não colocados no grau de importância requerido pela integração nacional e a exploração, por nós mesmos, dos recursos do território.

Disso decorreu a benemerência da visão e dos esforços do Imperador D. Pedro II, a quem a Engenharia nacional deve o decisivo impulso que tomou, culminando com a criação da Escola Politécnica e do Clube de Engenharia.

Ao passo que o Exército, como organização destinada precipuamente aos problemas da defesa nacional, estagnava e era absorvido por problemas políticos internos, os grandes valores da sua engenharia passaram a ser aproveitados nos empreendimentos de caráter civil, tanto os do Governo, como os da empresa privada, por ele encorajada, pela importância e prioridade atribuídas à indústria e ao comércio, o que motivou a dinamização dada aos projetos de organização do território, sobretudo na implantação dos sistemas de transportes e das comunicações, levando em conta as deficiências demonstradas pela própria guerra, que servira de grande escola e laboratório experimental para o Corpo de Engenheiros.

Quanto à Engenharia de Combate, porém, haveria um grande hiato, marcado pelo período de transição do Império para a República, em que predominaram os problemas de ordem interna, até que reaparecesse e ganhasse consistência o espírito profissional restaurado pelo Marechal Hermes da Fonseca, graças à cuja ação, como chefe militar, deve o Exército o seu ressurgimento e, em particular, a criação da Arma de Engenharia,

com o aproveitamento das lições da Guerra e das improvisações a que ela nos havia forçado, nos campos de batalha.

Foi de lá, na realidade, que trouxemos e cumprimos a imposição de organizar o Batalhão de Engenharia dando às companhias as suas missões específicas: pontoneiros e sapadores, acrescidas, eventualmente, de uma companhia de transmissões (ou comunicações), como embrião de uma futura Arma, que teria de nascer pelo desdobramento natural da Engenharia, tal como a Engenharia nascera da Artilharia, por força das suas afinidades no quadro de permanente evolução da técnica militar e da estrutura dos Exércitos.

Convém observar que as antigamente chamadas Armas científicas foram passando, através dos tempos, à condição de Armas combatentes, não porque fossem menores as suas virtualidades para o combate, mas pelas características técnicas mais apuradas que os processos e materiais de guerra foram exigindo, cada vez mais, de todas as Armas, com a evolução da arte militar, que acarretou a combinação do fogo e do movimento, com o aumento do poder de destruição.

No Paraguai, a nossa Engenharia progrediu, principalmente, na técnica da construção das pontes de campanha, nos processos de organização defensiva do terreno, na arte da camuflagem, na cartografia e na construção de estradas. E toda essa experiência seria revivida, mais tarde, já na República, em virtude da mentalidade profissional que veio a prevalecer no Exército, a partir do Marechal Hermes, que voltou as suas vistas para os grandes Exércitos e para a organização das nossas primeiras manobras militares.

A guerra passaria a ser, cada vez mais, um grande laboratório de experiência para multiplicar o valor do homem combatente com os recursos e materiais técnicos, postos em seu benefício, fenômeno que se afirmaria, principalmente, na Segunda Grande Guerra, sobre a qual observou o antigo Secretário da Defesa dos Estados Unidos, Roberto MacNamara:

"Na revolução tecnológica predominante na segunda metade deste século, o potencial do cérebro humano

vai se tornando, cada vez mais, um importante patrimônio da nação. As inovações, a expansão da técnica, as pesquisas e as criações da inteligência afetam, agora, o poderio da defesa mais do que qualquer outro fator.

Somente 14 por cento dos mais de três milhões de homens das nossas Forças Armadas usam armas como seu dever principal. Cinqüenta por cento deles têm que ser treinados em ofícios técnicos. A inteligência humana constitui, por isso mesmo, o mais essencial recurso do país. Ela não pode ser extraída do solo nem colhida nos campos, nem sintetizada num tubo de ensaio.

Assim sendo, os imperativos da Segurança Nacional, nesta era tecnológica, tornam o Departamento de Defesa dos Estados Unidos o maior educador mundial de homens altamente habilitados."

Esse foi, aliás, o sentido invariável da evolução da arte da guerra, para o objetivo de poupar a vida e poupar as energias e os riscos do combatente, multiplicando, pela máquina, a sua capacidade, tanto de defender-se, como de atacar e de destruir o adversário e os seus recursos de defesa.

A invenção da pólvora e das armas de projeção superou, para a Cavalaria, a expressão do heroísmo e do poder das legendárias cargas de cavalaria, armando-a para o combate a pé. A Infantaria adquiria maior maneabilidade com o poder de fogo das suas armas portáteis. Mas viriam, depois, os carros blindados, combinando o fogo e o movimento, o que acarretaria uma completa revolução nos meios de defesa em profundidade, tanto nas barreiras feitas com trilhos e fossos, como no emprego dos campos minados, além do aperfeiçoamento dos processos de camuflagem.

Tudo isso fez crescer a importância e a diversificação dos materiais exigidos no campo de batalha, ampliando as proporções da cadeia logística, as tonelagens de recursos a transportar, como a segurança e a rapidez desses transportes, tudo isso acarretando exigências novas para a Engenharia e o seu equipamento. Esse é, aliás, o fenômeno que continua a desenvolver-se, com a guerra nas três dimensões, os foguetes, os mísseis, a expansão do poder atômico, num grau de tecnicidade

cada vez mais requintado, que se apura, todos os dias, no mundo imperscrutável dos laboratórios.

Vê-se, pois, que, embora já muito distante da Engenharia do Paraguai, a nossa renasceu com ela, já no início da República, tão presente estava no espírito e na preocupação dos velhos chefes, que pretendiam e conseguiram reabilitá-la, na linha natural da sua evolução, mas sem desviar-se do grande compromisso de todos os tempos para com a grande batalha do desenvolvimento do Brasil, que sempre foi um dos grandes títulos de glória da Engenharia do Exército: a do trabalho pioneiro ou complementar de integração econômica e social da Nação.

Isso ela o tem feito sem descurar-se da sua missão precípua de Engenharia de Combate, tanto no preparo rotineiro em todos os quartéis da Arma, onde todos os anos, com o mesmo entusiasmo, se cultua a figura de Vilagran Cabrita, como nos centros de estudo da Arma, em ligação com o que se passa nos outros países mais adiantados e, em particular, com a indústria e os órgãos de pesquisa brasileiros para manter-se em dia com as conquistas obtidas e os rumos traçados pelos Exércitos modernos, com vistas à constante atualização dos nossos equipamentos e do preparo dos nossos homens para a eventualidade da guerra.

Quanto à Engenharia, particularmente, nós nos permitimos transcrever aqui, do nosso livro sobre a Engenharia da FEB (Ed. da Universidade Federal da Paraíba — 1966), as observações que nele consignamos:

"Os Chefes Militares e os comentaristas da Segunda Grande Guerra são unânimes em reconhecer e proclamar o grande papel que nela representaram os engenheiros, em todos os escalões de comando e em todos os Exércitos beligerantes, fazendo a justiça de salientar, igualmente, a brilhante atuação da Engenharia alemã, sobretudo nas operações de invasão da Holanda, onde ela realizou feitos memoráveis.

Ainda mais do que nos períodos anteriores da História Militar, os Chefes clamavam pela Engenharia, prestigiavam o seu trabalho e bem souberam avaliar o valor e a significação das suas intervenções, numa

guerra que se caracterizaria, como nunca, pela grande velocidade dos deslocamentos de tropa e pela considerável tonelagem de cargas a transportar, além do volume da quantidade de destruições operadas, em terra e pelo ar, precisamente para obstar o movimento das colunas adversárias.

Por outro lado, ao mesmo tempo que as operações logísticas, de grande envergadura, criavam necessidades novas de apoio de Engenharia, desde a improvisação e a reconstrução de portos e aeródromos, até a larga e rápida distribuição de carburantes, por meio de oleodutos, como imposição da guerra motorizada, a reconstrução rápida das estradas, em presença de minas e sob o fogo inimigo, exigiu o emprego dos equipamentos e da tropa de Engenharia nos pontos mais avançados da linha de combate.

No Teatro de Operações da África do Norte, sobretudo antes de vencida a superioridade aérea do inimigo, a Engenharia Aliada havia executado uma tarefa grande e gloriosa. Deu-nos o destino a oportunidade de acompanhá-la de perto, admirando o trabalho dos engenheiros americanos e ingleses, não apenas nas áreas portuárias, onde se verificava o desembarque, e na improvisação de campos de pouso, inclusive no deserto, como na manutenção do tráfego em uma extensa rede de transportes que, na fase inicial da invasão, era alvo constante da aviação inimiga.

Naquele tempo, em que o carro de combate do tipo *Churchill*, com o seu peso fora do comum, constituía o orgulho da Arma Blindada britânica, a Engenharia inglesa equipava os eixos principais do Teatro de Operações com suas célebres pontes metálicas, em cuja entrada se lia na tabuleta indicativa: *All loads* (Qualquer carga).

A Engenharia americana trabalhava arduamente, na base dos equipamentos modernos com que era aparelhada. As Companhias Topográficas de Corpo de Exército produziam e imprimiam, em cores, nas oficinas instaladas em viaturas, as cartas necessárias às operações, distribuindo-as, com pontualidade e em profusão, aos elementos executantes.

Os detectores de minas protegiam, precedendo as colunas, o movimento ofensivo da invasão, através da Argélia e da Tunísia, contra os dispositivos que o inimigo deixava ocultos, para retardar a progressão aliada.

As operações logísticas, de amplitude até então desconhecida, apoiavam-se no trabalho maravilhoso da Engenharia.

O Parque Industrial norte-americano, por outro lado, procurava atender a todos os problemas criados com a evolução da guerra, estudando e resolvendo, para isso, os problemas surgidos no Teatro de Operações."

32 AS CANÇÕES DA ENGENHARIA

REMINISCÊNCIAS PESSOAIS

Considero de interesse histórico os cânticos militares, do passado e do presente, em geral relegados pelo esquecimento, como espécies de produtos da moda, efêmeros, por natureza, dada a sua finalidade comercial. O cancioneiro militar, ao contrário, constitui uma documentação histórica de grande valia.

Muitas consultas tenho recebido, nestes últimos tempos, de jovens camaradas de Arma, da Biblioteca Nacional e dos próprios órgãos militares competentes, a respeito das canções militares dedicadas, em diferentes épocas, à Arma de Engenharia. E como é este, certamente, o meu último livro que a ela dedico, a esta altura já muito outonal da minha vida, assim mesmo para atender à insistência e à honra com que me distinguiu a Biblioteca do Exército ao solicitar-me que o fizesse, entendi, por ser um dos mais antigos estudiosos da história da minha Arma de origem, que convinha consignar aqui algumas informações pessoais, por julgá-las úteis aos integrantes da Engenharia, principalmente aos mais jovens.

Vejo nelas, como documentos de consulta, algumas indicações valiosas a respeito da História Militar, não apenas a da Engenharia, mas a das nossas Forças Armadas, no seu conjunto, razão por que me transformei, ultimamente, em habitual visitante do Departamento Musical da Biblioteca Nacional, pelo interesse que me despertou a primorosa organização dos seus arquivos, graças à competência e ao desvelo com que os dirige a Senhora Mercedes Pequeno.

Quanto à Arma de Engenharia, lá fui reencontrar, graças a sua atenciosa colaboração, entre muitas outras de grande interesse para a nossa História Militar, duas antigas canções, a do Pontoneiro e a do Sapador Mineiro, cujas letras foram por mim escritas, em 1927, ainda como Segundo-Tenente do 1.º Batalhão de Engenharia, sediado, então, na Vila Militar (Parada Magalhães Bastos). Nas pesquisas a que pude, assim, proceder, ainda encontrei os exemplares, agora no meu arquivo, da publicação feita, no tempo, com a letra e a música, o que me permite complementar, com a correção de pequenas falhas, o que já consta do livro de Mariza Lira, em boa hora, publicado pela Biblioteca do Exército, sob o título "Cânticos Militares", em 1942.

Isso me despertou uma grande e natural curiosidade, reavivando-me a memória, nas recordações do quanto se cultuava a História da Arma, nos meus tempos de tenente, naquele inesquecível 1.º Batalhão de Engenharia, em que as intensas jornadas de trabalho e instrução constituíam, também, verdadeiras lições de brasilidade e de civismo, voltadas, quase sempre, para a gloriosa história do Batalhão de Engenheiros da Guerra do Paraguai.

Naqueles tempos, era da norma que as Companhias do Batalhão, nas marchas de treinamento, entoassem canções militares, principalmente na saída e na volta ao quartel. Eram três as Companhias: a de Pontoneiros, a de Sapadores Mineiros e a de Transmissões, à semelhança da organização da Engenharia, na Guerra do Paraguai, conservada, em linhas gerais, com nova estrutura e moderno equipamento, na organização do Exército Francês da Primeira Guerra Mundial, cujos modelos recebemos pela Missão Militar Francesa, contratada pelo Governo para a instrução do nosso Exército.

Como oficial subalterno da Companhia de Sapadores e, depois, da Companhia de Pontoneiros, aceitei o encargo de promover a elaboração das respectivas canções, o que fiz com o entusiasmo natural do jovem tenente, tendo o espírito voltado para o primitivo Batalhão de Engenheiros da Guerra do Paraguai, que era a grande fonte das nossas tradições militares. E isso transparece claramente das letras que escrevi para as duas canções,

Ao meu digno ex-commandante
Coronel José Armando Ribeiro de Paula
CANÇÃO DO SAPADOR
MINEIRO
Musica de JUVENCIO JUNIOR
Versos do TENENTE A. LYRA TAVARES
COMPANHIA DE SAPADORES
CASA BEVILACQUA
Grande Estabelecimento de Pianos e Musica
DE PROPRIEDADE DA
Viuva Bevilacqua
R. DO OUVIDOR, 155 — RIO DE JANEIRO

Ao meu digno ex-commandante
Coronel José Armando Ribeiro de Paula.

CANÇÃO DO SAPADOR MINEIRO

Versos do ***Tenente A. Lyra Tavares.***

Musica de ***Juvencio Junior.***

Sistema Táquigrafico Tessaro

9130

CÔRO

Companhia de louros e de gloria,
Das vanguardas impavido cruzeiro,
Pois a estrada do triumpho e da victoria
E' feita pelo sapador mineiro.

No trabalho ou na lucta, sapadores,
Temos de erguer o nosso pavilhão,
Todo cheio de glorias e esplendores,
A' altura de Arouca e Camisão.

I

Rasgando, á foice, a serra mais bravia,
Fazendo abrigos ou estivando a terra,
Nunca esmorece a nossa companhia,
Forte na paz e indomita na guerra.

II

Se houve um insuccesso, em nós fica a esperança
De proteger da tropa a retirada,
Cortando a estrada, onde o inimigo avança,
Feita, no avanço, pela nossa enxada.

III

Na guerra de trincheira ou na avançada,
O sapador mineiro é sempre forte:
Para a gloria da patria idolatrada,
Não vê perigo e affronta a propria morte.

Taquigrafia, Zincografia
da CASA BEVILACQUA
Rio de Janeiro

9130

influenciado pelas pesquisas de que estava oficialmente incumbido na Comissão organizada para reconstituir a História da nossa Unidade, que tinha — e tem — como ponto de origem precisamente o Batalhão de Engenheiros.

Explica-se, pois, a invocação, constante das duas letras, dos nomes dos heróis da Engenharia na Guerra do Paraguai. Na minha Canção do Pontoneiro já eram relembradas, assim, Vilagran Cabrita (o atual Patrono da Arma) e Cursino do Amarante, o bravo pontoneiro adotado, na época, como Patrono da Companhia de Pontoneiros. Na canção do Sapador Mineiro figuram, também, sob a inspiração da Guerra do Paraguai, os nomes de Arouca (Pedro Mascarenhas Arouca) morto, gloriosamente, em combate, e o de Camisão, o herói da Retirada da Laguna, atual Patrono do 9.º Batalhão de Engenharia, a Unidade que lutou na Itália, com a Força Expedicionária Brasileira.

É bem verdade que o nosso 1.º Batalhão de Engenharia, em 1827, já era muito diferente do primitivo Batalhão de Engenheiros da Guerra do Paraguai, mas isso demonstra o valor que se atribuía, naqueles tempos, ao culto das tradições, como elemento essencial à formação do espírito militar. Porque, afinal de contas, embora adotando as inovações dos outros Exércitos — no início, o português, depois, o alemão, mais tarde, o francês, e, finalmente, com a FEB, o norte-americano — o importante e essencial, por todos os tempos, é que somos, e nunca deixaremos de ser, soldados brasileiros a serviço do Brasil.

A organização e os equipamentos do Exército é que vão mudando e progredindo com a evolução dos processos, da doutrina da guerra e dos novos tipos de equipamento militar inovados pelas conquistas da indústria militar. Na Guerra do Paraguai, a base do primitivo equipamento da Engenharia eram a pá, a picareta, a enxada, o facão de mato, as pontes com tabuleiros e suportes improvisados, com os recursos locais, ao passo que, no nosso tempo de tenente, já dispúnhamos do material francês, com as já antigas equipagens de pontes, transportadas em viaturas hipomóveis, tiradas por cavalos normandos,

de grande porte, de raça *percheron,* com grande força de tração, cujas ferraduras impressionavam pelas proporções descomunais.

Até mesmo os explosivos empregados nas destruições, pela Companhia de Sapadores, eram a pólvora negra, os petardos de melinite, na base de ácido pícrico, e outros produtos da indústria francesa.

Depois, a nossa própria indústria militar passou a nacionalizar, progressivamente, com os seus produtos, os diferentes materiais empregados pelo Exército, reduzindo, no que estava ao seu alcance, as importações a que estávamos sujeitos, como continua a fazer, com êxitos e conquistas cada vez maiores.

Ao seu devotado Commandante Capitão Goyanna Primo
CANÇÃO DO PONTONEIRO DO 1º B. E.
Letra do 2º TENENTE LYRA TAVARES
Musica de A. TAVARES
Companhia de Pontoneiros
1927
CASA BEVILACQUA
Grande Estabelecimento de Pianos e Musica
DE PROPRIEDADE DA
Viuva Bevilacqua
R. DO OUVIDOR, 155 – RIO DE JANEIRO

Ao seu devotado Commandante Capitão Goyanna Primo.

CANÇÃO DO PONTONEIRO DO 1º B. E.

Letra do 2º Tenente Lyra Tavares. *Musica de A. Tavares.*

 Sistema Taquigrafico Tessaro

9083

-ran - ça Não te-mem na-da nem a pro-pria - mor - te Ca - da
vez que o pe-ri-go nos al-can - ça. O pon-to-nei-ro é ca-da vez mais
CÔRO
for - te Pon - to-nei - - ro! A-van - te pon - to - nei - ros Er - -
-ga-mos nos-so bra-ço va-ro-nil, Pa-ra sus-ter com o vi-gor de bra-si -

CANTO

Nossa fé, nosso ardôr, nossa esperança,
Não temem nada, nem a propria morte.
Cada vez que o perigo nos alcança,
O pontoneiro é cada vez mais forte.

CÔRO.

Pontoneiros! Avante, pontoneiros!
Ergamos nosso braço varonil,
Para suster, com o vigor de brasileiros,
Sempre mais alto o nome do Brasil.

CANTO

Si o rio é largo, o pontoneiro audaz
Vence-o, luctando, conquistando a gloria.
E, sobre a ponte, que o seu braço faz,
Passa a columna, em busca da victoria.

CÔRO: Pontoneiros! Avante, pontoneiros!

CANTO

Não tememos a furia da metralha,
Nem do rio a largura e a correnteza,
O ardôr do pontoneiro que trabalha
Vale mais que o inimigo e a natureza.

CÔRO: Pontoneiros! Avante, pontoneiros!

CANTO

Trabalhemos! Marchemos, para adeante,
Vendo no nosso pavilhão de anil,
As glorias de Cabrita e de Amarante
Nos chamando a luctar pelo Brasil.

CÔRO: Pontoneiros! Avante, pontoneiros!

9085

Taquigrafia, Zincografia
da Casa Bevilacqua
Rio de Janeiro

Tudo foi mudando, com o tempo. E isso, como se pode ver, teria que refletir-se, também, nas canções militares. É claro que já não seria possível, por exemplo, no caso da Engenharia, falar-se em pá e picareta, como instrumentos característicos do seu emprego na guerra. E não seria lógico omitir o seu gigantesco trabalho nos campos pioneiros do desenvolvimento e da integração do Brasil, em suas beneméritas atividades do tempo de paz. Elas fazem parte integrante da História da Arma, sobretudo nas regiões longínquas em que a Engenharia Civil não pode substituí-la plenamente nos aspectos sociais, cívicos e de segurança, que singularizam a relevância do seu papel.

Era necessário, por isso, atualizar a canção da Arma, tendo em conta, por outro lado, não apenas os seus novos tipos de missão, na guerra, como o dever de exaltar o Patrono da Arma, que antes não existia, pois se trata de uma decisão oficial ainda muito recente.

A ATUAL CANÇÃO DA ENGENHARIA

A Arma de Engenharia, como o próprio Exército, foi passando por alterações muito amplas e profundas, embora continue a mesma no seu espírito e no sentido geral das suas missões, na guerra como na paz. Nisso ela guarda as marcas da perenidade, como eu mesmo pude verificar, não apenas pelos estudos da sua história, como através da minha vida militar, cujas lembranças mais remotas me vêm dos tempos de cadete, das inesquecíveis manobras de pontagem, no rio Sapucaí, em Itajubá, onde se sediava o 4.º Batalhão de Engenharia e tínhamos, como instrutor, o saudoso Major Jean Guériot, da Missão Militar Francesa.

De lá para cá, já se passaram muitos anos, mais de meio século. E o fato mais importante, que influenciou a nossa vida militar, nos aspectos mais importantes da profissão, foi a Segunda Guerra Mundial, da qual participamos na Campanha da Itália, com a preparação prévia, feita no Brasil, de acordo com a orientação, os regulamentos e o material do Exército dos Estados Unidos, no quadro do qual atuamos na guerra.

Aconteceu, também, que, depois dela foi que se criaram, oficialmente, as figuras dos Patronos das Armas, escolhendo-se, o nome de Vilagran Cabrita para a Engenharia, cujo papel na guerra se tornara ainda mais destacado, com a ação, em massa, das forças blindadas, as destruições das estradas, por bombardeios aéreos, o largo emprego dos campos minados, cuja travessia obriga a abrir caminho com os detectores de minas e, em particular, dadas as novas técnicas e as novas armas, a perícia e o destemor que passou a exigir a transposição dos rios, quando bem defendidos pelos fogos do inimigo.

Esses aspectos novos das missões clássicas da Engenharia precisam ser traduzidos e exaltados na canção da Arma, na qual cumpria dar o devido destaque à figura de Vilagran Cabrita, o seu Patrono. E era preciso não esquecer a benemerência histórica do seu emprego, em tempo de paz, nos trabalhos que ela passara a empreender, em maior escala, nos encargos pioneiros para o desenvolvimento do Brasil. Era preciso lembrar tudo isso numa nova canção, para tornar mais presente e motivo de orgulho no espírito dos oficiais e da tropa da Engenharia.

Foi quando o saudoso General Floriano Machado, numa palestra com um grupo de engenheiros, lembrou que guardara de memória, uma canção preparada para a Engenharia por um seu companheiro dos tempos de cadete, Hildo Rangel, que já se havia tornado o autor de uma bela canção para a Cavalaria. Veio daí o pedido que eu recebi para escrever a letra, dentro das novas idéias, para uma nova Canção da Engenharia.

Apesar do pouco tempo de que dispunha, então, como Chefe do Estado-Maior do I Exército, concordei, com algumas ressalvas, em escrever, não a letra, mas uma letra, pois havia muitos outros camaradas bem credenciados para esse trabalho, como era o caso do Coronel Sady Magalhães Monteiro, já autor de algumas belas canções, além de conhecedor de música, o que não era o meu caso.

Terminou, porém, comigo, dada a insistência do pedido, essa honrosa missão. E não tive como recusá-la, embora o encargo fosse trabalhoso, para adaptar a letra

à melodia, cujo autor já havia falecido. Houve, por isso, muitos ensaios, com a banda de música do 2.º Regimento de Infantaria, o "Dois de Ouro", comandado pelo então Coronel Walter de Menezes Paes, sendo Mestre da banda de música o 1.º Sargento Sebastião Moreira do Prado, a quem consigno aqui os meus agradecimentos pela dedicação com que fez os arranjos necessários.

Depois desse trabalho, era preciso experimentar a canção quanto à facilidade para a tropa, desde os recrutas, até o pessoal burocrático e os dos serviços, cantá-la em marcha, ao passo ordinário, fim para o qual contamos com a decisiva colaboração do então Tenente-Coronel Augusto de Oliveira Pereira, Comandante do 1.º Batalhão de Guardas. Além dos ensaios prévios que dirigiu, pessoalmente, resolveu homenagear a Engenharia numa cerimônia especial, destinada ao lançamento da canção, convidando vários oficiais da Arma para a reunião, além de homenageá-los com um almoço.

Isso foi no dia 14 de setembro de 1961. E nessa ocasião, o Tenente-Coronel Augusto Pereira pronunciou o seguinte discurso, que eu permito registrar aqui por tratar-se de uma tocante homenagem de uma unidade da Infantaria à atual canção da Engenharia:

"1. É com imenso prazer e desvanecimento que o 1.º BG recebe a visita honrosa dos companheiros da Arma de Engenharia, seus convidados especiais, para algo, que é mais que uma simples formatura, muito mais ainda que a prestação de continência regulamentar, preito obrigatório a superiores hierárquicos; mas, e isto sim, na realidade, para uma festa de confraternização entre Infantes e Engenheiros, irmãos de armas que, juntos, labutam em prol da grandeza do Exército Brasileiro.

Festa de camaradagem; de camaradagem em sua característica marcante — a de ser essencialmente uma virtude militar; de camaradagem em suas conceituações mais elevadas: a de união fraterna entre companheiros; de laço moral que incentiva a comunhão de sentimentos nobres; de geradora de virtudes viris; de superioridade no desejo de servir; de nobreza de gestos e atitude, enfim, de afinidade moral, de amizade que nasce e se fortalece entre os verdadeiros militares.

Canção da Engenharia

- MÚSICA DO CADETE HILDO RANGEL • 1919
- MEMORIZADA PELO GEN FLORIANO MACHADO
- COMPLETADA PELO 1º SGT CONTRAMESTRE, SEBASTIÃO MOREIRA DO PRADO, DO 2º R I
- LETRA DO GEN AURÉLIO DE LYRA TAVARES
- ARRANJO DO 1º SGT REGENTE, PAULO DE PAULA PIMENTEL, DO 1º BG

•

SMG
GABINETE FOTOCARTOGRÁFICO
RIO • 1961

Canção da Engenharia

Letra do 2º Tenente ***AURÉLIO DE LYRA TAVARES***
Música do Cadete ***HILDO RANGEL***

Redução para piano do original pelo Capitão - Maestro ***BENONI R. DO NASCIMENTO***

CANÇÃO DA ENGENHARIA

Música do Cadete Hildo Rangel (1919)
Completada pelo Sgt Sebastião Moreira do Prado
Letra do Gen Lyra Tavares

Quer na paz, quer na guerra, a Engenharia
Fulgura, sobranceira, em nossa História
Arma sempre presente, apóia e guia
As outras Armas todas à vitória.

Nobre e indômita, heróica e secular,
Audaz, na guerra, ao enfrentar a morte,
Na paz luta e trabalha, sem cessar
Pioneira brava de um Brasil mais forte.

Coro

O castelo lendário, da Arma azul-turquesa,
Que a tropa ostenta, a desfilar, com galhardia
É um escudo de luta, é o brasão da grandeza
E da glória, sem fim, com que forja a defesa
E é esteio, do Brasil, a Engenharia

Face aos rios ou minas, que o inimigo
Mantém, sob o seu fogo, abre o engenheiro
A frente para o ataque e, ante o perigo,
Muitas vezes, dos bravos é o primeiro.

Lança pontes e estradas, nunca falha,
E em luta as suas glórias ressuscita,
Honrando, em todo o campo de batalha,
As tradições de Vilagran Cabrita.

Coro

O castelo lendário, da Arma azul-turquesa,
Que a tropa ostenta, a desfilar, com galhardia
É um escudo de luta, é o brasão da grandeza
E da glória sem fim com que forja a defesa
E é esteio, do Brasil, a Engenharia.

2. Por isto e para isso estão os Srs. neste quartel, da mais jovem unidade do I Exército, porém já provecta, no trato e interpretação das forças morais, únicas que verdadeiramente geram os pensamentos e ações positivas e, dentro destas, a de colaborar, concorrendo, sem restrições, com camaradas e superiores, para levar avante idéias puras, e de cooperar, conjugando esforços, para tornar realidade ideais alevantados.

Que idéias e que ideais nos podem ligar Infantes e Engenheiros, nesta data e neste lugar? ou melhor, que importa o local ou calendário quando latejam em nossos corações, o amor à Pátria, o cultivo às tradições, o entusiasmo pelas boas causas?

Vejamos:

3. Se volvermos o olhar para o Brasil-Colônia veremos em dezembro de 1752, o surgimento de uma Cia de Sapadores em cada Regimento de Infantaria. Era a primeira simbiose de Infantes e Engenheiros para indicar que juntos deveriam lutar.

Se mirarmos o Brasil-Imperial, em abril de 1866, encontraremos um punhado de bravos — Infantes do 7.º Btl de Voluntários de S. Paulo e do 14.º Btl de Provisórios de Infantaria de linha; Engenheiros — do Btl de Engenharia — Artilheiros — do 1.º Btl Art, sob o Cmdo do Ten-Cel Vilagran Cabrita, do Btl de Engenheiros, desembarcando e ocupando a falsa Ilha de Purutuê, chamada depois de Ilha de Redenção ou Ilha Cabrita, para, observando o forte do Itapiru, mascarar a travessia dos rios Paraná-Paraguai, dando início à invasão do solo paraguaio. Os paraguaios, surpreendidos, 6 dias depois, durante a calada da noite, desembarcam para desalojar os brasileiros. Eram 1.200 paraguaios contra 900 brasileiros. Do valor da nossa gente basta indicar o resultado: paraguaios: 640 mortos e 62 prisioneiros; brasileiros: 52 mortos e 102 feridos. No dia 11 de abril, já na tranqüilidade do dever cumprido e da vitória obtida, ao redigir a parte do combate, morre o Cel·Vilagran Cabrita, atingido em cheio por uma granada da Artilharia paraguaia.

Foi um herói silencioso; não gozou das glórias conquistadas. Parecia que seu vulto histórico do futuro Patrono da Engenharia já trazia, em seus contornos, aquilo que iria definir a Arma de Engenharia. Sua ação de chefe, na ocupação e defesa da Ilha de Redenção; a conduta de seu Batalhão de Engenheiros — Unidade até estão olhada pura e simplesmente, como a Arma da pá e da picareta; da Arma cuja missão era a luta com a terra, com a pedra, com a lama, com as lagoas, charcos e rios; Arma olhada tão singularmente que suas unidades não tinham direito de conduzir a Bandeira da Pátria — foram marcantes!

Lutando como infantes, a Arma do trabalho mostrou que era, também, Arma de combate. Por isto, pelo valor demonstrado na ação da Ilha da Redenção, S.M. o Imperador do Brasil reconheceu o direito de uso da Bandeira pelo Batalhão de Engenheiros, ao mesmo tempo lhe concedia a insígnia de Cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro 'para ser conduzida e conservada na haste de sua bandeira enquanto subsistisse nas suas fileiras um dos oficiais ou praças que tivessem tomado parte na campanha'.

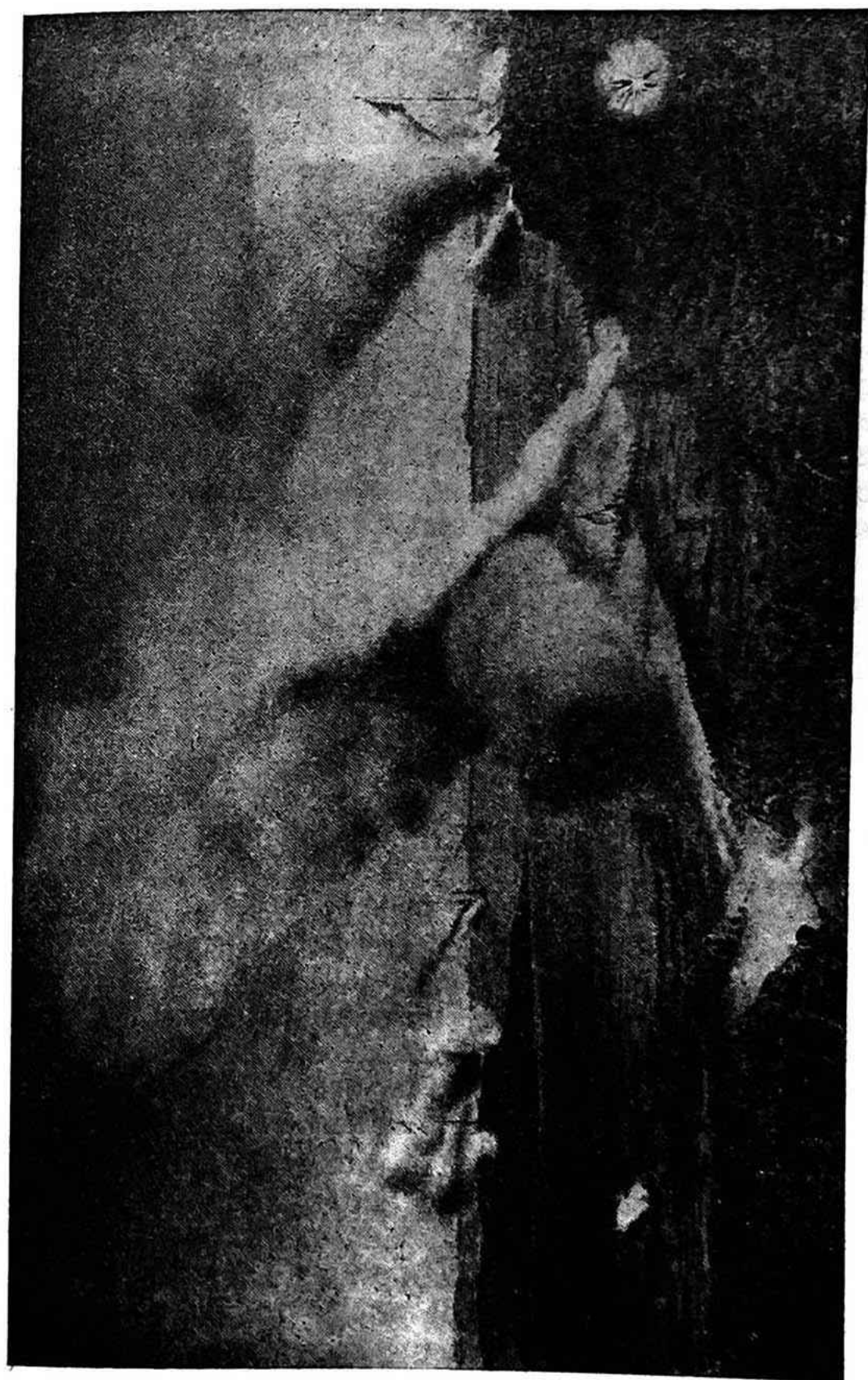
Era o valor reconhecido à Arma ainda hoje, modesta em seu trabalho, porém imprescindível e gloriosa no serviço que presta. Ontem como hoje, como no futuro, dela se pode dizer: 'Por vezes destruir, normalmente construir; sempre servir'.

Da Engenharia, já disse o poeta:

'O rio imenso, calmo, sussurrante
Espelha em sua linfa, espelho baço
A imagem do engenheiro que, incessante,
Trabalha sem temores nem cansaço.

....

Herói desconhecido, órfão da glória
Vê pela ponte onde correu seu sangue
Passar a Pátria, em busca da vitória.'

E para finalizar, com singeleza, porém com sinceridade; com simplicidade, porém com entusiasmo, o 1.º Batalhão de Guardas, Unidade de elite da Infantaria

Ilha da Redenção

brasileira, entoará, como especial homenagem a V. Ex.ª e aos dignos camaradas de Engenharia aqui presentes, a sua nova canção, fruto da sensibilidade, do ardor, da dedicação e do interesse de 2 Generais e de 2 Sargentos: o General Lyra Tavares — engenheiro convicto — autor da letra que, traduzindo em palavras exatas o que representa a Arma de Engenharia, ornamentou a melodia guardada com zelo e carinho durante mais de 40 anos, por um infante de escol, o General Floriano Machado; melodia — completada pelo 1.º Sargento Sebastião Prado, do 2.º RI e que recebeu o arranjo final do 1.º Sargento Paulo de Paula Pimentel, do 1.º BG; canção que vicejou dentro destes muros e que hoje, agora com o beneplácito dos dignos camaradas, se acrisolará, transformando-se na Nova Canção da Engenharia."

A esta altura, o Marechal Odylio Denys, Ministro da Guerra e grande entusiasta do cancioneiro militar, que conhece e admira, com a sua memória privilegiada, tanto o do Brasil, como o da França, havia mostrado o seu interesse em ouvir a nova Canção da Engenharia, o que foi feito, com a minha presença, no jardim da sua residência oficial, no Palacete Laguna. E determinou, depois, que ela fosse examinada, nos seus aspectos históricos, técnicos e marciais, por uma comissão para esse fim escolhida pela Diretoria de Instrução do Exército, que deveria submeter o seu parecer ao Estado-Maior do Exército, como órgão competente para encaminhá-la ao Ministro, com a sua opinião.

Embora já a tivesse, tacitamente, aprovado, sem qualquer restrição, como declarou aos presentes, tratava-se de uma norma que ele se decidiu a instituir, por motivos ditados pela sua experiência nesses assuntos.

E foi assim que, devidamente aprovada por todos os órgãos e autoridades competentes, a atual Canção da Engenharia passou a ser adotada oficialmente em todo o Exército, sendo cantada, pela primeira vez, depois disso, na bela cerimônia promovida pelo 1.º Batalhão de Guardas, sob o comando do Tenente-Coronel Augusto de Oliveira Pereira, a que já aludimos.

O texto integral do parecer da Diretoria de Instrução do Exército, que serviu de base à aprovação ministerial, foi o seguinte:

"Ata de Exame

Aos vinte e dois dias do mês de julho do ano de mil novecentos e sessenta e um, reuniu-se, nesta Diretoria, a comissão nomeada em Portaria Ministerial número mil seiscentos e setenta, de dezenove de julho de mil novecentos e sessenta e um, para julgar Cânticos de Guerra e Canções Militares, composta do Coronel Alcyr D'Avila Mello, desta Diretoria, como presidente, do Major-professor Mauro Gomes Ferreira, do Colégio Militar do Rio de Janeiro, e do 1.º Tenente mestre de música Joaquim Fortuna, do 1.º Regimento de Infantaria, como membros. Após apreciar devidamente a letra e a música de uma proposta de Canção da Engenharia, originária da Diretoria Geral de Engenharia e Comunicações, sendo a música do Cadete Hildo Rangel (1919), memorizada pelo Exmo Sr Gen Floriano Machado, completada pelo 1.º Sgt contramestre Sebastião Moreira do Prado, do 2.º RI, arranjo final do 1.º Sgt regente Paulo de Paula Pimentel, do 1.º BG e a letra do Exmo Sr Gen Aurélio de Lyra Tavares, e ainda ouvir em gravação em fita magnética a dita canção, orquestrada e cantada, resolveu opinar pela sua aprovação integral, tendo em conta o seu grande valor marcial, a beleza da sua música, a correção da respectiva letra e, ademais, a circunstância de estar vinculada ao passado, pois que originária de um antigo cadete da Escola Militar do Realengo e adaptada às condições presentes de emprego da Arma a que se destina. Dada, entretanto, a circunstância de já existir uma outra Canção de Engenharia, sugere a Comissão que, na hipótese de aprovação e adoção da presente proposta, seja simultaneamente revogada a que até então tem servido como símbolo da Arma de Engenharia. Alcyr D' Avila Mello, Coronel — Presidente. Mauro Gomes Ferreira, Major Professor — Membro. Joaquim Fortuna, 1.º Tenente Mestre de Música — Membro."

Depois disso, por iniciativa do General Adalberto Pereira dos Santos, então Comandante da Academia

Militar das Agulhas Negras, foi feito, no auditório da Academia, um novo lançamento da canção, que passaria a ser cantada pelo Corpo de cadetes nas reuniões habituais de início de jornada, o que explica a sua difusão muito rápida por todo o Exército e, particularmente, na Engenharia, através das sucessivas turmas de Aspirantes a Oficial.

A propósito dessa Canção da Engenharia, cumpro aqui o dever de confessar que, ao escrevê-la, não conhecia a canção anterior, que também dedicara à Engenharia, o meu velho amigo General Jonas M. Correia, a quem sempre admirei, como ilustre historiador e filósofo, meu atual Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

Por incrível que pareça, talvez pelas minhas constantes peregrinações, próprias da carreira militar, pelo Brasil e pelo Exterior, somente agora, quando volto a debruçar-me sobre a História da Engenharia, pude encontrá-la nos meus arquivos, o que me deu o grande prazer de lê-la, admirá-la e ouvi-la no disco LPP-3100, gravado pela Continental, com outras canções e marchas, com o título "Cadetes em Desfile", na qual consta a autoria do General Jonas de M. Correia e Valmirina Correia.

E não é por mera cortesia que lamento o fato de não ter conhecido antes, como argumento, lícito e forte, para eximir-me da responsabilidade que me atribuíram em 1961, com a tarefa difícil de recorrer a artifícios, para adaptar os versos à melodia original de Hildo Rangel, cuja partitura foi guardada, por muitos anos, apenas de ouvido.

Eis aí, posto em termos de reminiscências pessoais, o meu depoimento sobre a história de como nasceu a atual Canção da Engenharia, com a participação de muitos camaradas da Arma, em cujas recordações ela ainda está muito presente. E se faço este registro é porque os homens passam, levando consigo o que viram e o que viveram. Porque a História, quando contada, imparcialmente, como os museus, na conservação das velhas peças originais, cumpre o papel de resguardar "o futuro do nosso passado".

BIBLIOGRAFIA

A História da Guerra do Paraguai — General Tasso Fragoso.

Conferência sobre o Marechal Jardim — General Leitão de Carvalho.

A Engenharia Militar no Brasil — Coronel Ivo do Prado.

A Guerra do Paraguai — Coronel Danton G. Teixeira.

Grandes Soldados do Brasil — Coronel Lima Figueiredo.

Caxias (Conferências) — General V. Benício da Silva.

História do General Osório — Fernando Osório.

Reminiscências — General João Gomes Carneiro Junior.

História da Guerra do Paraguai — J. B. Bormann.

Reminiscências da Guerra do Paraguai — Dionísio Cerqueira.

A Autobiografia de Rebouças — Coronel Inácio José Veríssimo.

A Guerra da Trílice Aliança — Schneider.

Efemérides Brasileiras — Rio Branco.

Indicadores da Legislação Militar — Biblioteca do Coronel Miguel S. Mendes de Morais.

A Marinha de Outrora — Visconde de Ouro Preto.

Revista Oficial do Centenário do Paraguai — Biblioteca do Capitão Jaime Bibeiro da Graça.

Coleção de Leis do Império.

Anais do Parlamento do Império.

Campanha Lopesguaia — Coronel Mario Barreto.

Ordens do Dia do Batalhão de Engenheiros — Antigo Arquivo do Exército.

Ordens do Dia de Caxias — Biblioteca Nacional.

Ordens do Dia do Exército — Biblioteca do Exército.

Relatórios dos Ministros da Guerra — Biblioteca do Exército.

Boletins do Estado-Maior do Exército — Biblioteca do Exército.

Revista Militar Brasileira — Centro de Documentação do Exército.

História do Exército Brasileiro — Estado-Maior do Exército.

Mariza Lira — Cânticos Militares — Biblioteca do Exército — 1942.

Luiz Vieira Ferrer (Iconografia) — Passagem do rio Paraná.

General Jonas de Morais Correia — Canção da Engenharia.

Pretextato Maciel — Os Generais do Exército Brasileiro.

Laurênio Lago — Os Generais do Exército Brasileiro.

Osório — Coronel João Batista Magalhães.

História da Arma de Engenharia — General Lyra Tavares — Biblioteca do Exército.

A Engenharia Militar Portuguesa na Construção do Brasil — Ministério do Exército de Portugal — Lisboa — 1965.

História da Engenharia na FEB — General Lyra Tavares — Edit. Universidade da Paraíba — João Pessoa — 1966.

Livros Quartel-Mestres do Batalhão de Engenheiros (cópias). Dos arquivos do Autor.

Do Programa Editorial para 1982, dentre as obras selecionadas pelo Conselho Editorial, já se encontram em fase final de editoração:

OS VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA NA GUERRA DO PARAGUAI, 2º Volume
General Paulo de Queiroz Duarte

ATÉ BERLIM — As Batalhas de Um Comandante Pára-quedista 1943-1946, em 2 Volumes
Gen James Gavin

QUEBRA-CANELA — A Engenharia Brasileira na Campanha da Itália
Gen Raul da Cruz Lima Junior

NOVAS DIMENSÕES DA HISTÓRIA MILITAR
Russell F. Weigley 2º Volume

CAPA
"Vilagran Cabrita" — Óleo sobre tela de Miranda Junior — acervo da Biblioteca do Exército

O valor da assinatura para 1982, correspondente a 10 Volumes, é de Cr$ 1.650,00.

EDITORIAL DE 1981

As obras deste Editorial estão sendo distribuídas aos Assinantes da Biblioteca do Exército.

COLEÇÃO GENERAL BENÍCIO

O OUTRO LADO DA COLINA
Liddell Hart

GERÊNCIA PARTICIPATIVA
Francisco Gomes de Matos

A GEOPOLÍTICA ENERGÉTICA
Melvin A. Conant e Fern Racine Gold

ÁFRICA — GEOHISTÓRIA, GEOPOLÍTICA e RELAÇÕES INTERNACIONAIS
Therezinha de Castro

LEMBRAI-VOS DE 35!
Gen Ferdinando de Carvalho

ANCHIETA
Joaquim Thomaz

OS VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA NA GUERRA DO PARAGUAI 1º Volume
Gen Paulo de Queiroz Duarte

VILAGRAN CABRITA E A ENGENHARIA DE SEU TEMPO
Gen A. de Lyra Tavares

FRANKLIN DÓRIA
Pedro Calmon

NOVAS DIMENSÕES DA HISTÓRIA MILITAR
Russell F. Weigley 1º Volume

EXÉRCITO BRASILEIRO
ENGENHARIA – 1865-1871

ALFERES SOLDADO SARGENTO SOLDADOS

Desenho de J. Wasth — Direção de Gustavo Barroso — Edição especial do Ministério da Guerra — Centenário da Independência — 1922

CONDECORAÇÕES DE VILAGRAN CABRITA

Ordem de São Bento de Aviz

Ordem de Cristo

BIBLIOTECA DO EXÉRCITO EDITORA Publicação 514
Coleção General Benício Volume 193